1114-538 (2e)

# RICHTLIJNEN

voor het

# MILIEU-EFFECTRAPPORT

# 'Wijziging Luchthavenbesluiten SCHIPHOL'

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VROM

Januari 2004

**Inhoud**


Hoofdstuk 1 Inleiding ..... 3
Hoofdstuk 2 Doel van het MER ..... 5
Hoofdstuk 3 Onderwerpen uit het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties ..... 6
3.1. Advies Commissie m.e.r. ..... 6
3.2. Verwerking van advies Commissie m.e.r. in richtlijnen ..... 6
3.3. Inspraakreacties ..... 7
3.4. Reactie van CROS op startnotitie ..... 7
Hoofdstuk 4 Richtlijnen voor de op te nemen informatie in het MER ..... 8
4.1. Beschrijving van de referentiesituatie ..... 8
4.2. Alternatieven ..... 8
4.3. Gelijkwaardige overgang ..... 8
4.3.1. Overgang PKB naar eerste luchthavenbesluiten ..... 8
4.3.2. Criteria voor gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede luchthavenbesluiten ..... 11
4.4. Invoergegevens en rekensystematiek ..... 11
4.5. Studiegebied ..... 13
4.6. Algemene informatie ..... 13
4.7. Informatie voor het Luchthavenverkeerbesluit ..... 14
4.7.1. Ligging van alternatieve uitvliegroutes en voorstel voor ligging luchtverkeerwegen ..... 14
4.7.2. Geluid ..... 15
4.7.2.1. Berekening van geluidbelasting in handhavingspunten ..... 15
4.7.2.2. Het Totale Volume van de Geluidbelasting ..... 15
4.7.2.3. Te vergelijken effecten ..... 15
4.7.3. Externe veiligheid ..... 17
4.7.3.1. Berekening Totaal Risicogewicht ..... 17
4.7.3.2. Te vergelijken effecten ..... 17
4.7.4. Lokale luchtverontreiniging ..... 17
4.8. Informatie voor het Luchthavenindelingbesluit ..... 18
4.8.1.1. Sloopzone externe veiligheid ..... 18
4.8.1.2. Sloopzone geluid ..... 19
4.8.1.3. Gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven ..... 19
4.8.1.4. Gebied met nieuwbouwbeperkingen woningen ..... 19
4.8.1.5. Gebied met hoogtebeperkingen ..... 19
4.8.1.6. Gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen ..... 20
4.8.1.7. Regeling Geluidwerende Voorzieningen ..... 20
4.8.1.8. Bouwbesluit ..... 20
Hoofdstuk 5 Richtlijnen voor de overige onderwerpen in het MER ..... 21


**BIJLAGEN**


A Brief AAS en LVNL aan Staatssecretaris van V&W
B Brief van Kabinet aan Tweede Kamer
C Motie Haverkamp, De Krom en Hermans
D Advies van Commissie m.e.r.
E Reactie van CROS op startnotitie
F Inspraakreacties en Nota van Antwoord

## Hoofdstuk 1 Inleiding

Op 20 februari 2003 is een nieuw wettelijk stelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking getreden. Daarin worden ondermeer randvoorwaarden gesteld aan het geluid, externe veiligheidsrisico's en lokale luchtverontreiniging en geur die de luchtvaart mag veroorzaken. Daarbinnen heeft de luchtvaartsector de ruimte gekregen zich te ontwikkelen en te groeien op het nieuwe banenstelsel inclusief de Polderbaan.
Het nieuwe normenstelsel is vastgelegd in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart en uitgewerkt in twee luchthavenbesluiten: het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB); hierna genoemd de luchthavenbesluiten.

In juni is de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat door Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geïnformeerd over het feit dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel voor de luchthaven Schiphol een fout is gemaakt (brief van 23 juni 2003, kenmerk 6598 zie bijlage A). Het Kabinet heeft in augustus (brief aan Tweede Kamer van 22 augustus 2003, kenmerk DGL/03.U02187, zie bijlage B) besloten dat de gevolgen voor de luchtvaart en de Nederlandse economie van het laten voortbestaan van de fout dusdanig zijn, dat vasthouden aan de huidige luchthavenbesluiten geen reële optie is. Daarom is besloten de fout te herstellen en de besluiten aan te passen.

Voorwaarde hierbij is dat wordt vastgehouden aan de milieu- en veiligheidseisen zoals vastgelegd in de wet. Bovendien zal een m.e.r.-procedure[1] worden gevolgd. AAS en LVNL zijn initiatiefnemers bij het in kaart brengen van de milieueffecten van de voorgenomen wijzigingen van de luchthavenbesluiten. Op 4 november 2003 is in de Tweede Kamer de motie Haverkamp (kamerstuk 26959, nummer 49, zie bijlage C) aangenomen waarin naast herstel van genoemde invoerfout tevens een routewijziging bij Spaarndam in het MER zal worden onderzocht. Overwegende dat verdere vertragingen moeten worden verkomen stelt de motie tevens dat eventuele andere varianten op dit moment buiten beschouwing blijven maar zullen worden meegenomen in de evaluatie.

Op 27 oktober 2003 is de startnotitie voor het milieueffectrapport 'Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol 2003' uitgebracht door de initiatiefnemers AAS en LVNL. De startnotitie bevat een beschrijving van het voorstel van de initiatiefnemers om de gevolgen van een invoerfout in het grenswaardenscenario te herstellen alsmede een voorstel om de uitvliegroutes bij Spaarndam aan te passen voor de periode 06:00-23:00 uur. Dit heeft gevolgen voor de milieu- en veiligheidsrisico's in de omgeving van Schiphol.

Uitdrukkelijk wordt gesteld dat met dit MER niet wordt beoogd het nieuwe normenstelsel Schiphol te evalueren. Een algehele evaluatie van de Schipholwet zal plaatsvinden in 2006, conform toezegging aan het parlement.

Om meer inzicht te krijgen in de ernst van de invoerfout wordt door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) parallel aan het MER een nadere analyse uitgevoerd. In het rapport van de Nadere Analyse staan twee vragen centraal:

1. *hoeveel vluchten kunnen wel worden afgehandeld binnen de in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gestelde geluidruimte d.w.z. inclusief het sneeuwbaleffect van de netwerkverbindingen?*
2. *hoeveel vluchten passen er in het operationele jaar 2004 binnen de in het LVB gestelde geluidruimte, en wanneer in het jaar wordt er een grenswaarde voor de geluidbelasting overschreden, rekening houdend met mogelijke maatregelen?*

De resultaten van dit onderzoek zijn begin 2004 beschikbaar en vormen met het MER de basis voor de verdere besluitvorming.

Overeenkomstig de Wet luchtvaart dient de aanpassing van de luchthavenbesluiten ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging per saldo een gelijkwaardig of beter

[1] Een wijziging van de m.e.r.-plicht voor Schiphol in het Besluit m.e.r. aan de Wet Luchtvaart is met de procedure tot wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 in verband met Schiphol 2003 thans in procedure gebracht.

beschermingsniveau te bieden dan het niveau dat geboden werd in de eerste luchthavenbesluiten. Om dit te kunnen beoordelen is informatie over de milieu- en veiligheidseffecten in de omgeving van Schiphol nodig. Het MER dient om deze informatie in beeld te brengen.

In deze richtlijnen geeft het bevoegd gezag, in dit geval de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening Milieubeheer (VROM), aan hoe het MER moet worden opgezet. Het heeft hierbij de inspraakreacties en het commentaar op de startnotitie en adviezen voor de richtlijnen betrokken.

De startnotitie heeft van 6 november tot en met 3 december 2003 ter inzage gelegen. De ter inzage legging is op 5 november bekend gemaakt in de Staatscourant. Bij brief van 10 november zijn de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) en de wettelijk adviseurs (de VROM inspecteur in de regio Noord-West en de directeur Noord-West van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de door het bevoegd gezag op te stellen richtlijnen voor het MER.

De directeur Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van de directie Noordwest heeft met instemming gereageerd op de Startnotitie. De VROM inspecteur heeft aangegeven geen reactie te geven op de startnotitie. Het advies van de Commissie m.e.r. is op 19 december 2003 uitgebracht (kenmerk 1114-519, ISBN 90-421-1260-3, bijlage D). Alhoewel het geen wettelijke adviseur betreft heeft de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) op 16 december 2003 een reactie gegeven op de startnotitie (kenmerk CROS03.189; zie bijlage E). Er zijn circa 1300 inspraakreacties ingediend bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Van deze reacties zijn er circa 300 als uniek aangemerkt (zie bijlage F).

In hoofdstuk 2 wordt het doel van het MER besproken. In hoofdstuk 3 volgen dan, gelet op het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties, enkele beschouwingen bij het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraak. Daarnaast zal kort aandacht worden besteed aan de reactie van de CROS op de startnotitie.

In hoofdstuk 3 zal nader worden ingegaan op de inspraakreacties, het advies van de Commissie m.e.r. en de reactie van CROS.

In hoofdstuk 4 worden de richtlijnen gegeven voor de inhoud van het MER. Het betreft de beschrijving van de referentiesituatie, de uit te werken alternatieven, de invoergegevens en de benodigde informatie voor de luchthavenbesluiten.

In hoofdstuk 5 worden richtlijnen gegeven voor de slotbeschouwing van het MER waaronder een beschouwing ten aanzien van de economische effecten van de fout ter onderbouwing van het nut en de noodzaak van aanpassing van de Luchthavenbesluiten. Daarnaast bevat dit hoofdstuk richtlijnen voor vorm en presentatie, en de samenvatting van het MER.

## Hoofdstuk 2 Doel van het MER

*In dit hoofdstuk zet het bevoegd gezag uiteen wat de doelstelling van het MER "Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol" is.*

Het doel van dit MER is voor de omgeving van de luchthaven Schiphol te onderzoeken welke veranderingen in de milieu- en externe veiligheidseffecten gaan optreden ten gevolge van de voorgenomen wijzigingen van de eerste luchthavenbesluiten van 20 februari 2003, namelijk het herstellen van de invoerfout en aanpassing van de uitvliegroute(s) vanaf de Polderbaan in de nabijheid van Spaarndam. Hierbij dient het feitelijke beschermingsniveau dat per saldo door de eerste (nu geldende) luchthavenbesluiten wordt geboden als kaderstellend te worden beschouwd. De veranderingen in de milieu- en veiligheidseffecten dienen te worden vergeleken met de situatie corresponderend met de eerste luchthavenbesluiten.

# Hoofdstuk 3 Onderwerpen uit het advies van de Commissie m.e.r. en de inspraakreacties

*In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal onderwerpen die in het advies van de Commissie m.e.r. en in inspraakreacties naar voren zijn gebracht. In de bijlagen zijn de hoofdlijnen uit de inspraak opgenomen. Tevens wordt kort ingegaan op de reactie van de CROS op de startnotitie.*

## 3.1. Advies Commissie m.e.r.

Onderstaand worden de belangrijkste adviezen van de Commissie m.e.r. gegeven:

1. De Commissie adviseert in het MER het feitelijke beschermingsniveau van de eerste (nu geldende) Luchthavenbesluiten als kaderstellend te beschouwen en niet, zoals pag. 12 in de startnotitie lijkt aan te geven, het beschermingsniveau van de overgangsbepalingen van de Wet Luchtvaart.
2. Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, adviseert de Commissie:
   a. voor geluid en voor de definitie van het minimale beschermingsniveau de parameters van het nu geldende luchthavenbesluit te hanteren, te weten Lden en Lnight;
   b. de omzetting van het vereiste beschermingsniveau naar de parameters van het nieuwe stelsel in het MER te verantwoorden op basis van aanwijzingen daarvoor in de richtlijnen voor het MER.
3. Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, kan het MER volstaan met de vergelijking van het beschermingsniveau van de in de startnotitie genoemde alternatieven 2, 3 en 4 met het beschermingsniveau van alternatief 1 (de referentiesituatie). Een vergelijking met beschermingsniveaus van eerdere aanwijzingen voor Schiphol is niet aan de orde.
4. De Commissie adviseert in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te onderzoeken in welke mate verschuiving van vliegbewegingen en milieubelasting van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden, bijvoorbeeld door maatregelen op het gebied van spreiden van piekbelasting in de tijd, segregatie van vliegverkeer en aanpassing van vertrekroutes. Het MMA kan zich beperken tot geluid en veiligheid. Voor luchtkwaliteit ziet de Commissie in het kader van dit besluit geen reële varianten in het MMA.
5. De Commissie adviseert in het MER kwalitatief uiteen te zetten dat grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. Op grond van de relatieve verandering van de hoeveelheid taxibewegingen kan tevens kwalitatief worden aangegeven hoe zich dat verhoudt tot de vastgestelde grenswaarden in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.
6. De Commissie adviseert de veranderingen in de geluidbelasting en de veiligheid als gevolg van het herstel van de invoerfout en de wijziging van de uitvliegroutes zichtbaar te maken voor alle gebieden (waaronder de geluid- en veiligheidsloopzone, en de ligging van het beperkingengebied) die relevante veranderingen ondergaan. Referentie daarvoor is situatie overeenkomstig de eerste luchthavenbesluiten.
7. De Commissie adviseert in het MER te onderzoeken hoe het herstel van de invoerfout tevens kan bijdragen aan het voorkomen van een veiligheidsprobleem door gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan richting PAMpus.

## 3.2. Verwerking van advies Commissie m.e.r. in richtlijnen

Onderstaand worden de adviezen van de Commissie m.e.r. puntsgewijs behandeld en wordt aangegeven of het advies is overgenomen in de richtlijnen:

1. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.

2a. Voor de gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede besluiten is er in de richtlijnen voor gekozen om de omzetting voor geluid te baseren op de parameters van het oude stelsel (Ke en LAeq). Hierbij hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:
   - Het gaat hier om het herstel van een invoerfout. Het Bevoegd Gezag is van mening dat deze invoerfout kan worden hersteld gebruik makend van dezelfde parameters als gehanteerd voor de eerste luchthavenbesluiten (zie tabel 4.2). Er zijn geen juridische belemmeringen voor gebruik van de parameters van het oude stelsel bij de gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede besluiten.

- Omdat bij evaluatie in 2006 getoetst zal worden of met de Luchthavenbesluiten aan de eisen in de overgangsartikelen wordt voldaan, is het niet raadzaam al voor deze evaluatie nu andere parameters te kiezen. Uitwerking van geheel nieuwe criteria is mogelijk maar zou resulteren in een belangrijke vertraging van de aanpassing van de Luchthavenbesluiten. Daarnaast zou aanpassing nu complicerend werken bij de evaluatie van het stelsel in 2006. Voor de hoeveelheid ervaren vliegtuiggeluid is het overigens niet van belang of de criteria in Ke of Lden worden gehanteerd.

2b. Het advies onder punt 2b is overgenomen in de richtlijnen.
3. Als referentie voor dit MER is de situatie genomen zoals beschreven in het MER "Schiphol 2003" welke correspondeert met het beschermingsniveau van de eerste Luchthavenbesluiten. De milieu- en veiligheidseffecten van alternatieven 1 t/m 4 uit de startnotitie, aangevuld met een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA), dienen in ieder geval te worden vergeleken met deze referentie.
4. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.
5. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.
6. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.
7. Dit advies is overgenomen in de richtlijnen.

## 3.3. Inspraakreacties

Voor een overzicht van de inspraakreacties en de Nota van Antwoord wordt verwezen naar bijlage F.

## 3.4. Reactie van de CROS op de startnotitie

Onderstaand worden de belangrijkste opmerkingen van de CROS op de startnotitie gegeven:
1. Naar de mening van de regioleden van de CROS is het belangrijk dat het MER tevens inzicht biedt in de effecten van de alternatieve uitvliegroutes van de Polderbaan (variant A en B), zónder het herstel van de invoerfout ten opzichte van de oorspronkelijke situatie weergegeven in het MER "Schiphol 2003".
2. Een aantal regioleden blijft wijzen op het wettelijke vereiste in het MER een meest milieuvriendelijk alternatief op te nemen.
3. Voor de CROS is het belangrijk dat de effecten van het herstel van de invoerfout en van de routewijziging binnen het gehele 20 Ke gebied zichtbaar gemaakt worden. Het is daarom belangrijk dat het MER informatie verschaft over het aantal woningen in de verschillende schillen van de geluidbelasting en waar de geluidbelasting toe- dan wel afneemt.
4. Naast effecten op de geluidbelasting kan de andere verdeling van het vliegverkeer over de regio effecten hebben op de waarden voor de externe veiligheid. De CROS pleit er voor dat het MER ook inzicht in deze aspecten biedt.

Behoudens het eerste punt is met de opmerkingen van de CROS rekening gehouden bij het opstellen van de richtlijnen. Met betrekking tot het eerste punt ziet het Bevoegd Gezag geen toegevoegde waarde in het geven van inzicht in de effecten op basis van een verkeersscenario waarin zich een fout bevindt.

# Hoofdstuk 4 Richtlijnen voor de op te nemen informatie in het MER

*In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke informatie voor de verschillende milieu- en veiligheidsaspecten geleverd moet worden in het MER. Op basis hiervan kan een beoordeling van de gelijkwaardigheid plaatsvinden en wordt aanvullende informatie geboden die meer inzicht verschaft in de consequenties van het gebruik van de luchthaven na herstel van de invoerfout en de aanpassing van enkele vliegroutes.*

## 4.1. Beschrijving van de referentiesituatie

De referentiesituatie voor dit MER betreft de milieu en veiligheidssituatie zoals beschreven in het MER "Schiphol 2003" welke correspondeert met de eerste Luchthavenbesluiten. In het MER dienen het nulalternatief, de planalternatieven alsmede het Meest Milieu Vriendelijk (MMA) Alternatief in ieder geval te worden vergeleken met genoemde referentie.

## 4.2. Alternatieven

De milieueffecten zullen in ieder geval voor de alternatieven, opgenomen in tabel 4.1, in beeld gebracht worden.

Tabel 4.1: Uitwerking van te onderzoeken alternatieven

| Situatie | Alternatief | Uitwerking |
|---|---|---|
| Nulalternatief | 1. Geen wijziging LVB en LIB | ♦ Milieu- en externe veiligheidsgevolgen zonder wijziging LVB en LIB maar overeenkomstig een realistische verkeersafwikkeling (zonder invoerfout) binnen de huidige grenzen, en de consequenties voor de luchtvaartsector hiervan; |
| Planalternatieven | 2. Herstel invoerfout | ♦ Aanpassing van de verdeling van het startend verkeer over de Zwanenburgbaan en Polderbaan; |
| | 3. Herstel invoerfout en wijziging uitvliegroute variant A (fig. 4.1) | ♦ Aanpassing van de verdeling van het startend verkeer over de Zwanenburgbaan en Polderbaan;<br>♦ Aanpassing BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan (gebruikt in periode 06.00-23.00 uur) overeenkomstig variant A uit startnotitie. |
| | 4. Herstel invoerfout en wijziging uitvliegroute variant B (fig. 4.2) | ♦ Aanpassing van de verdeling van het startend verkeer over de Zwanenburgbaan en Polderbaan;<br>♦ Aanpassing BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan (gebruikt in periode 06.00-23.00 uur) overeenkomstig variant B uit startnotitie. |
| Meest Milieuvriendelijk Alternatief | 5. MMA | Onderzoek in welke mate verschuiving van vliegtuigbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden. |

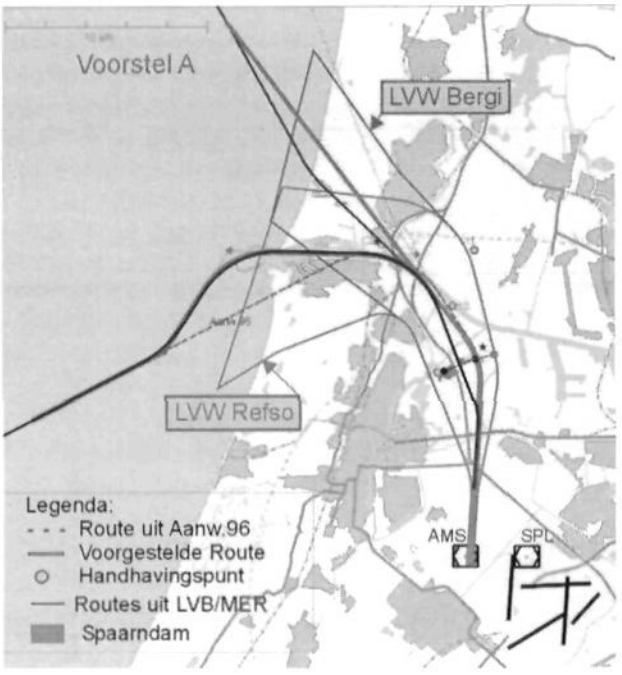
## 4.3. Het vereiste beschermingsniveau

### 4.3.1. Het beschermingsniveau dat wordt geboden door de eerste luchthavenbesluiten

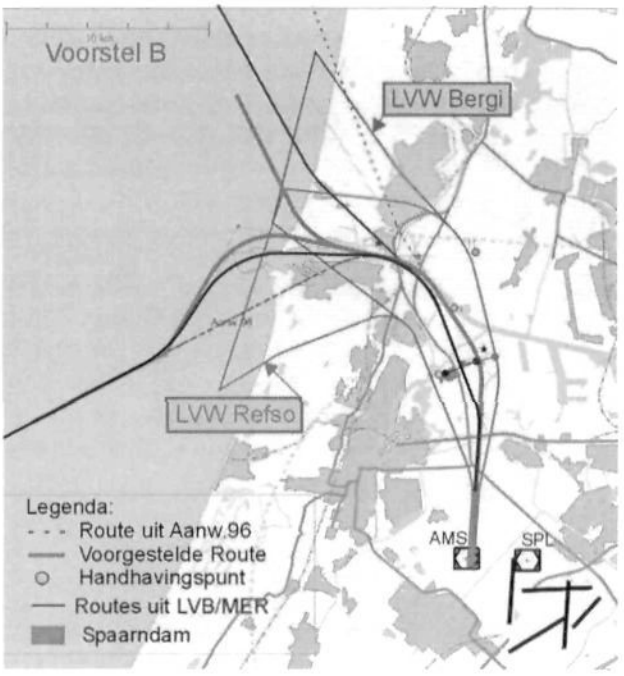
In de Wet luchtvaart is in de overgangsartikelen de gelijkwaardigheid met de PKB Schiphol en omgeving vastgelegd. De overgangsbepalingen IX tot en met XIII van de wet van 27 juni 2002 (Stb 374) tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol bevatten de criteria voor de bescherming die dient te worden geboden door de eerste luchthavenbesluiten. Aan deze criteria is in het MER "Schiphol 2003" conform de Wet luchtvaart getoetst. In het bovenste deel van figuur 4.3 is de procedure schematisch weergegeven.

Overgangsbepaling IX stelt dat de situatie in de omgeving van Schiphol vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet mag verslechteren voor de parameters externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging, en voor geluid moet verbeteren. In de overgangsbepalingen X tot en met XIII is het beschermingsniveau zoals vastgelegd in de PKB Schiphol en Omgeving nader geconcretiseerd (zie tabel 4.2).

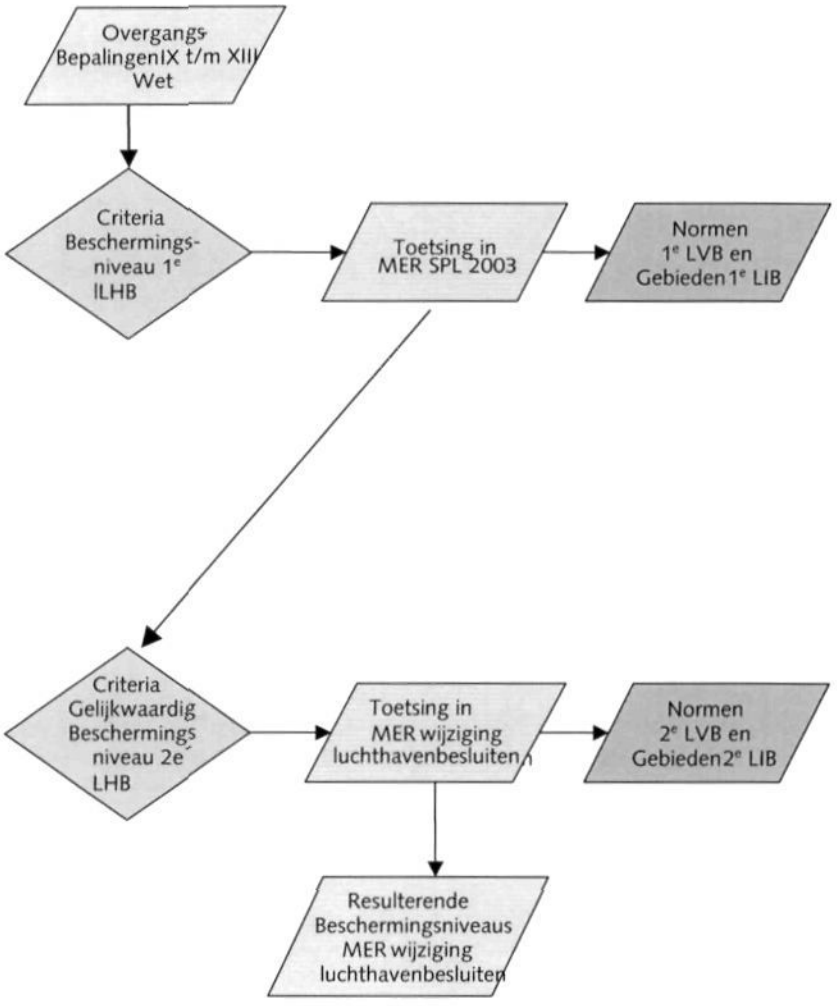
Figuur 4.1: Uitvliegroutes variant A




Figuur 4.2: Uitvliegroutes variant B




Figuur 4.3 Schematische procedure overgang van eerste luchthavenbesluiten naar tweede luchthavenbesluiten.



De in het eerste Luchthavenindelingbesluit Schiphol (verder kortheidshalve aangeduid als LIB; gepubliceerd op 17 december 2002 onder nummer 591 in het staatsblad) opgenomen gebieden en de in het eerste LVB opgenomen grenswaarden zijn vastgesteld met verkeersscenario's (de basisscenario's). Een verkeersscenario bevat ondermeer het aantal vliegtuigbewegingen, het gebruik van de start- en landingsbanen, de te volgen vliegroutes en de uit te voeren vliegprocedures.

Met behulp van deze scenario's zijn milieu- en veiligheidsberekeningen uitgevoerd. De uitkomsten van deze berekeningen zijn getoetst aan de criteria opgenomen in tabel 4.2 (zie ook bovenste deel van figuur 4.3). Daar waar het scenario niet voldeed aan de eisen van gelijkwaardigheid is het per aspect bijgesteld ("geschaald" naar lagere of hogere verkeersvolumes) tot wel voldaan werd aan die criteria. Voor externe veiligheid en luchtverontreiniging bleek het niet noodzakelijk te zijn om het basisscenario bij te stellen omdat met de corresponderende resultaten voldaan werd aan de criteria.

Tabel 4.2 Gehanteerde criteria voor de eerste luchthavenbesluiten

| Aspect | Criteria gelijkwaardige omzetting |
|---|---|
| Geluidbelasting etmaal<br><br>Geluidbelasting nacht | Maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour<br>Maximaal 45.000 mensen ernstige hinder binnen de 20 Ke-contour<br><br>Maximaal 10.100 woningen binnen de 26 dB(A) LAeq nacht<br>Maximaal 39.000 mensen slaapverstoring binnen de 20 dB(A) LAeq-nacht contour |
| Externe veiligheid | Maximaal 774 ± 10 woningen met een plaatsgebonden risico van meer dan $10^{-6}$ |
| Luchtverontreiniging | Geen overschrijding wettelijke grenswaarden ten gevolge van verwachte emissie luchtvaart, overige bronnen en ontwikkeling achtergrondconcentratie, voor de stoffen zoals genoemd in het besluit Luchtkwaliteit.<br><br>Maximale emissies van alle bronnen[2] tezamen in een gebied van 10 km bij 10 km rond Schiphol:<br><br>Stof / Maximum emissie per jaar [ton]<br>CO: 45.701<br>$NO_x$: 19.771<br>VOS: 21.173<br>$SO_2$: 1.274<br>PM10: 1.208 |
| Gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik | In ieder geval de in de PKB Schiphol en omgeving aangewezen vrijwaringszone, behoudens de Rijksbufferzones (voor zover hier geen beperkingen voor geluidbelasting en externe veiligheid gelden) |

Toelichting bij tabel 4.2:
De Wet luchtvaart geeft aan, dat bij het berekenen van deze aantallen dezelfde methodieken moeten worden gebruikt als in de PKB Schiphol en omgeving. Dat wil voor wat betreft de geluidbelasting zeggen: het gebruik van het woningbestand 1990, contouren met meteotoeslag, dezelfde relatie tussen Ke en ernstige hinder en tussen LAeq-nacht en slaapverstoring (dus dezelfde "dosis-effectrelaties") als in de PKB Schiphol en omgeving. Voor externe veiligheid wordt gebruik gemaakt van het IMU[3] rekenmodel en het woningbestand 1990.

De in tabel 4.2 genoemde criteria zijn niet de normen (grenswaarden) waarop gehandhaafd wordt. Er wordt immers niet gehandhaafd op het aantal woningen of aantal mensen die hinder ondervinden. Er wordt wel gehandhaafd op normen die getoetst zijn aan de criteria (zie fig. 4.3). Voor geluid bijvoorbeeld de maximale hoeveelheid geluidbelasting in een ring van punten rond de luchthaven.

[2] Luchtvaart, wegverkeer, industrie, land- en tuinbouw en ruimteverwarming in studiegebied
[3] Interim Model Update

### 4.3.2. Criteria voor gelijkwaardige overgang van de eerste naar de tweede luchthavenbesluiten

Artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart zegt:
"Elk besluit, volgend op het eerste Luchthavenverkeerbesluit, biedt een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit." Voor het LIB staat een overeenkomstige formulering in deze wet onder Artikel 8.7, vierde lid.

Overwegende dat de voorgenomen wijziging van de luchthavenbesluiten het gevolg is van een herstel van een invoerfout zal voor het MER 'Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol' worden uitgegaan van dezelfde parameters (uit oude stelsel) als gehanteerd voor de eerste luchthavenbesluiten. Overeenkomstig artikel 8.17 van de Wet Luchtvaart dient het beschermingsniveau per saldo gelijk of beter te zijn dan het niveau dat geboden werd door het eerste besluit. In figuur 4.3 zijn dit de resulterende beschermingsniveaus MER Schiphol 2003, gebaseerd op de parameters van de overgangsartikelen. Dit levert de criteria op voor de nieuwe luchthavenbesluiten zoals gepresenteerd
in tabel 4.3.

Tabel 4.3 Criteria voor gelijkwaardige overgang van eerste naar tweede luchthavenbesluiten

| Aspect | Voorwaarden gelijkwaardige omzetting |
|---|---|
| Geluidbelasting etmaal | Maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour<br>Maximaal 35.500 mensen ernstige hinder binnen de 20 Ke contour |
| Geluidbelasting nacht | Maximaal 6.900 woningen binnen de 26 dB(A) LAeq nacht-contour<br>Maximaal 23.000 mensen slaapverstoring binnen de 20 dB(A) LAeq-nachtcontour |
| Externe veiligheid | Maximaal 774 ± 10 woningen binnen plaatsgebonden $10^{-6}$ risicocontour |
| Lucht-verontreiniging | Maximaal de wettelijke grenswaarden voor de stoffen zoals genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit.<br><br>Maximaal de geïndexeerde emissies zoals vastgelegd in het eerste LVB, artikel 4.3.1 lid 1. |

## 4.4. Invoergegevens en rekensystematiek

Het MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" voorziet in de planalternatieven herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes van de Polderbaan naar het westen voor de periode 06:00-23:00 uur. De planalternatieven MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" zullen gebaseerd zijn op hetzelfde invoerscenario als gebruikt voor het MER "Schiphol 2003" met aanpassing van enkele onderdelen. Het herstel van de invoerfout betreft een aanpassing van de verdeling van het startend verkeer van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. De aanpassing van de routes betreft de verlegging van twee uitvliegroutes in de nabijheid van Spaarndam. Deze routes worden gebruikt in de etmaalperiode van 06:00-23:00 uur. Alle andere invoergegevens van het invoerscenario voor de planalternatieven blijven ongewijzigd.

In onderstaande tabel wordt per aspect voor de planalternatieven aangegeven welke invoergegevens moeten worden gebruikt. In de tabel wordt tevens aangegeven op basis van welke rekensystematiek de berekeningen moeten worden uitgevoerd.

Tabel 4.4: Invoergegevens en rekensystematiek planalternatieven

| Aspect | Invoergegevens | Rekensystematiek |
|---|---|---|
| Geluidbelasting etmaal | Conform NLR-CR-2001-371 voor basisscenario peiljaar 2005 met aanpassing van:<br>♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan;<br>♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan voor periode 06:00-23:00 uur. | ♦ NLR-CR-2001-372 voor Lden en TVG-etmaal<br>♦ RLD/BV-01 voor Ke<br>♦ ADECS woningbestand 1990<br>♦ TVG-etmaal zonder meteotoeslag<br>♦ Contouren en Lden in huidige HH-punten met meteotoeslag<br>♦ *Dosis-effect relaties conform PKB* |
| Geluidbelasting nacht | Conform NLR-CR-2001-371 voor basisscenario peiljaar 2005. | ♦ NLR-CR-2001-372 voor Lnight en TVG-nacht<br>♦ RLD/BV-02 voor LAeq<br>♦ ADECS woningbestand 1990<br>♦ TVG-nacht zonder meteotoeslag<br>♦ Contouren en Lnight in huidige HH-punten met meteotoeslag<br>♦ Dosis-effect relaties conform PKB |
| Luchtverkeerwegen | Conform LVB bijlage 1 met aanpassing van:<br>♦ luchtverkeerweg vertrekkend verkeer vanaf Polderbaan, route BERGI voor periode 06:00-23:00 uur;<br>♦ luchtverkeerweg vertrekkend verkeer Polderbaan, route REFSO voor periode 06:00-23:00 uur. | ♦ NLR-CR-94381 |
| Externe veiligheid | Conform NLR-CR-2001-399 voor basisscenario peiljaar 2010 met aanpassing van:<br>♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan;<br>♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan voor periode 06:00-23:00 uur. | ♦ NLR-CR-2001-399 voor berekening Totaal Risico Gewicht (TRG).<br>♦ NLR-CR-2000-147 voor berekening plaats-gebonden risico-contouren.<br>♦ ADECS woningbestand 1990<br>♦ Contouren en TRG zonder meteotoeslag<br>♦ rekenraster met maaswijdte van 100 m.<br>♦ |
| Gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik | Conform NLR-CR-2001-371 voor geluidbelasting voor basisscenario's 2005 en 2010 met aanpassing van:<br>♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan;<br>♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan voor periode 06:00-23:00 uur.<br><br>Conform NLR-CR-2001-399 voor EV voor basisscenario 2010 met aanpassing van:<br>♦ verdeling van startend verkeer vanaf Zwanenburgbaan en Polderbaan;<br>♦ BERGI en REFSO uitvliegroutes Polderbaan voor periode 06:00-23:00 uur.<br>♦ rekenraster met maaswijdte | ♦ NLR-CR-2001-372 voor Lden<br>♦ RLD/BV-01 voor Ke<br>♦ Contouren met meteotoeslag<br>♦ Actueel woningbestand<br>♦ rekenraster met maaswijdte 500 m en 100 m<br><br>♦ NLR-CR-2000-147 voor EV<br>♦ $10^{-5}$ contour met meteotoeslag<br>♦ $10^{-6}$ contour zonder meteotoeslag<br>♦ Zo actueel mogelijk woningbestand[4]<br>♦ rekenraster met maaswijdte 100 m en 25 m. |

In het nulalternatief worden de milieu- en externe veiligheidsgevolgen inzichtelijk gemaakt zonder wijziging van het LVB en LIB maar overeenkomstig een realistische verkeersafwikkeling (zonder

[4] Ten behoeve van bepaling actueel aantal woningen binnen gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik.

invoerfout) binnen de huidige grenzen. De initiatiefnemers zijn hierbij vrij om de in tabel 4.4 genoemde scenario's uit het MER "Schiphol 2003" waar nodig aan te passen.

In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt onderzocht in welke mate verschuiving van vliegtuigbewegingen, milieubelasting en risico's van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden (zie ook advies van commissie m.e.r.). Het staat de initiatiefnemer hier vrij om om de in tabel 4.4 genoemde scenario's uit het MER "Schiphol 2003" waar nodig aan te passen.

Voor elk alternatief dienen de volgende stappen te worden doorlopen:
1. Op basis van de invoergegevens (tabel 4.4) en de gelijkwaardigheidseis(en) (tabel 4.3) wordt voor ieder alternatief per aspect een passend scenario gemaakt.
2. Op basis van het passende scenario worden de grenswaarden per aspect berekend. Hetzelfde geldt voor de gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik.
3. Tot slot wordt in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten van de luchtvaart zullen zijn in de situatie, waarbij het meest beperkende criterium (zie tabel 4.3) bepalend is voor de gehanteerde groei van de luchtvaart.

Voor iedere berekening dient een volledige set met invoergegevens te worden geleverd. Deze omvatten:
1. De gegevens voor samenstelling van een verkeersbestand. Het verkeersbestand bevat per aspect de volgende gegevens:
   a. Geluid: het aantal vliegtuigbewegingen als functie van de vliegtuigcategorie, start- of landingsbaan, route, vliegprocedure en tijdperiode (dag, avond en nacht);
   b. Externe Veiligheid: het aantal vliegtuigbewegingen als functie van de vliegtuigcategorie, start- of landingsbaan, route en maximum take-off weight (MTOW);
2. De ligging van de route en een beschrijving hoe het verkeer gemodelleerd is op de routes.
3. De ligging van het banenstelsel.
4 De basisgegevens voor de berekeningen. Deze betreffen per aspect:
   a. Geluid: de geluid- en prestatiegegevens alsmede de categorie-indeling zoals gehanteerd voor het MER "Schiphol 2003" (zie NLR-CR-2001-371);
   b. Externe Veiligheid: de ongevalkansen per vliegtuiggeneratie.

De genoemde onderdelen dienen te worden toegelicht in het MER. Door een onafhankelijke partij dient geverifieerd te worden dat de uitvoering van de berekeningen overeenkomt met een beschrijving van de dataverwerkende processen en dat de gebruikte brongegevens horen bij de resultaten. De gegevens dienen van een dusdanige kwaliteit te zijn dat op basis van deze gegevens, een herberekening volgens dezelfde processen en met dezelfde (reken)modellen zal leiden tot dezelfde resultaten als gepresenteerd in het MER. Op deze wijze worden invoerfouten voorkomen.

## 4.5. Studiegebied

Per milieuaspect kan het studiegebied verschillen:
- voor het aspect geluid dient het studiegebied zo groot te worden genomen dat de grootste in paragraaf 4.7.2.3 genoemde geluidbelastingcontour (etmaal en nacht) daar geheel binnen past;
- voor het aspect externe veiligheid is het studiegebied het gebied waarbinnen de $10^{-6}$-contour voor het plaatsgebonden risico gelegen is.

## 4.6. Algemene informatie

De resultaten van het MER dienen vergeleken te worden met resultaten uit de volgende studies:
- de Aanwijzing voor het 4-banenstelsel (S4S2) vastgesteld in 2000[5];
- de Aanwijzing voor het 5-banenstelsel (S5P) vastgesteld in 1996[6];
- de referentiesituatie (eerste luchthavenbesluiten en MER "Schiphol 2003").

[5] Deze vergelijking leert tot in hoeverre het aantal vliegtuigbewegingen en de baangebruikspercentages na aanpassing van de invoerfout verschillen van de situatie voor gebruik van het 4-banenstelsel.

[6] Deze vergelijking leert tot in hoeverre het aantal vliegtuigbewegingen en de baangebruikspercentages na aanpassing van de invoerfout verschillen van de situatie voor het 5-banenstelsel overeenkomstig de Aanwijzing van 1996.

De vergelijkingen betreffen de volgende aspecten:
- baangebruikspercentages uitgesplitst naar start- en landing en periode (dag, avond en nacht);
- het aantal vliegtuigbewegingen, vertrekkend van - en aankomend op Schiphol uitgesplitst naar start- en landingsbaan en periode (dag, avond en nacht op jaarbasis).

Deze vergelijkingen dienen uitgewerkt te worden voor de scenario's 2005 en 2010 (zie tabel 4.4) alsmede voor de set met invoergegevens corresponderend met het meest beperkende criterium (tabel 4.3). De geconstateerde verschillen dienen toegelicht te worden.

In de NLR rapportage van 18 augustus 2003 wordt melding gemaakt van structureel gelijktijdig gebruik van de PAMPUS uitvliegroute vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan in het verkeersscenario dat ten grondslag heeft gelegen aan de luchthavenbesluiten. Volgens het NLR rapport is dit gelijktijdig afhandelen van het verkeer over de PAMPUS route bij de huidige wijze van verkeersafhandeling niet mogelijk. In het MER dient aandacht besteed te worden hoe deze problematiek in de praktijk zal worden opgelost.

## 4.7. Informatie voor het Luchthavenverkeerbesluit

Ten behoeve van het LVB worden de volgende zaken vastgelegd:
- ligging van de gehanteerde alternatieve BERGI en REFSO uitvliegroutes vanaf de Polderbaan (Variant A en B uit Startnotitie), de corresponderende routespreiding, de ligging van de luchtverkeerwegen en de gevolgen voor de aspecten geluid en externe veiligheid;
- waarden voor het totale volume van de geluidbelasting (etmaal en nacht);
- waarden voor de geluidbelasting in de huidige handhavingspunten die zijn opgenomen in bijlage 2 en 3 van het LVB;
- waarde voor totaal risicogewicht voor externe veiligheid;
- emissieplafonds voor lokale emissies.

Hierna wordt aangegeven welke informatie in het MER dient te worden opgenomen over bovengenoemde onderwerpen. In de verschillende paragrafen voor geluid, externe veiligheid en emissies worden de stappen beschreven die nodig zijn om tot aangepaste grenswaarden voor het LVB te kunnen komen. In het MER zullen deze stappen doorlopen moeten worden. De beslissingen over grenswaarden en regels worden echter in het LVB vastgelegd.

### 4.7.1. Ligging van alternatieve uitvliegroutes en voorstel voor ligging luchtverkeerwegen

De alternatieve routes en de effecten daarvan dienen vergeleken te worden met de referentiesituatie (geen aanpassing van de routes). De vergelijkingen betreffen de aspecten genoemd in tabel 4.5.

Tabel 4.5: Te vergelijken effecten.

| Aspect | Uitwerking | Opmerkingen |
|---|---|---|
| Ligging alternatieve routes | | Presentatie op een kaart van het Nederlandse luchtruim met actueel overzicht van de woonbebouwing in vergelijking met de ligging van de huidige aan- en uitvliegroutes. Hierbij dient tevens aandacht te worden besteed aan de horizontale spreiding van het luchthavenluchtverkeer langs de routes. |
| Luchtverkeerwegen | Op basis van de alternatieve routes dienen luchtverkeerwegen te worden geconstrueerd. | Presentatie op een kaart van het Nederlandse luchtruim met actueel overzicht van de woonbebouwing in vergelijking met ligging van de huidige luchtverkeerwegen. |

| Aspect | Uitwerking | Opmerkingen |
|---|---|---|
| Geluid- en veiligheidseffecten | Vergelijking van:<br>♦ resultaten alternatief 3 met alternatief 2;<br>♦ resultaten alternatief 4 met alternatief 2. | Deze vergelijkingen maken inzichtelijk hoe de geluid- en veiligheidssituatie zal veranderen na wijziging van de uitvliegroutes, in ieder geval aan te geven d.m.v. contouren op kaarten per relevant woongebied. |

## 4.7.2. Geluid

In het MER dient per alternatief in kwalitatieve en kwantitatieve zin uiteengezet te worden hoe het herstel van de invoerfout en de aanpassing van de uitvliegroutes doorwerken in de grenswaarden in handhavingspunten, de grenswaarde voor het totale volume van de geluidbelasting en de Ke, LAeq, Lden en Lnight geluidbelastingscontouren. Daarnaast dient in het MER te worden uiteengezet of de beschermende werking door de ring van handhavingspunten, zoals onderzocht in het MER "Schiphol 2003" door het herstel van de invoerfout of de aanpassing van de vliegroutes wordt gewijzigd.

### 4.7.2.1. Berekening van geluidbelasting in handhavingspunten

Ten behoeve van een gelijkwaardige overgang van de geluidsnormen in het eerste Luchthavenverkeer-besluit naar het tweede wordt gebruik gemaakt van de criteria vermeld in tabel 4.3. Voor geluid zijn deze criteria vastgelegd voor Ke- en LAeq contouren. De grenswaarden moeten echter worden vastgelegd in de geluidbelastingsmaten Lden voor het etmaal en Lnight voor de nachtperiode.
De omzetting van Ke naar Lden en van LAeq naar Lnight dient per alternatief (zie tabel 4.1) volgens de volgende stappen te geschieden. De stappen zullen moeten worden geïllustreerd met kaarten.

*Stap 1: berekening geluidbelasting in Ke en LAeq-nacht.*
Met het basisscenario (zie tabel 4.4) dient een berekening van de geluidbelasting te worden gemaakt in Ke en LAeq-nacht.

*Stap 2: passend maken invoergegevens*
De invoergegevens dienen zo te worden aangepast dat wordt voldaan aan de criteria opgenomen in tabel 4.3. Dit is een iteratief proces, het eindresultaat levert de invoergegevens van het op de eisen van gelijkwaardigheid passende scenario.

*Stap 3: geluidbelasting in de handhavingspunten*
De geluidbelasting in elk handhavingspunt (bijlage 2 en 3 van LVB) wordt bepaald met een Lden-berekening respectievelijk een Lnight berekening op basis van de invoergegevens van het passende scenario bedoeld in stap 2.

### 4.7.2.2. Het Totale Volume van de Geluidbelasting

De waarde voor het totale volume van de geluidbelasting voor het hele etmaal en de nachtperiode wordt per alternatief (tabel 4.1) berekend op basis van de invoergegevens van het passende scenario uit paragraaf 4.7.2.1, stap 2, doch zonder meteotoeslag.

### 4.7.2.3. Te vergelijken effecten

De resultaten corresponderend met het passende scenario (paragraaf 4.7.2.1 stap 2) dienen per alternatief vergeleken te worden met resultaten uit de volgende studies:
a. de Aanwijzing voor het 4-banenstelsel (S4S2) vastgesteld in 2000;
b. de Aanwijzing voor het 5-banenstelsel (S5P) vastgesteld in 1996;
c. de referentiesituatie (corresponderend met eerste LVB);
d. de situatie waarbij het meest knellende criterium (zie tabel 4.3) bepalend is voor de gehanteerde groei van de luchtvaart.

De vergelijkingen betreffen de grootheden genoemd in tabel 4.6.

Tabel 4.6: Te vergelijken effecten

| Grootheid | Uitwerking | Opmerkingen |
|---|---|---|
| Aantal vliegtuigbewegingen | Voor:<br>♦ etmaalperiode op jaarbasis<br>♦ nachtperiode op jaarbasis | |
| Geluidbelasting in de handhavingspunten | Voor:<br>♦ etmaalperiode<br>♦ nachtperiode<br>Alleen vergelijken met referentiesituatie. | |
| Totale volume van de geluidbelasting | Voor:<br>♦ etmaalperiode<br>♦ nachtperiode<br>Alleen vergelijken met referentiesituatie. | |
| Ke-resultaten | ♦ 20 t/m 65 Ke contouren in stappen van 5 Ke<br>♦ woningaantallen en mensen ernstige hinder binnen Ke contouren<br>♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER en te vergelijken studie | Presentatie per te vergelijken studie:<br>♦ Ke-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden;<br>♦ kleurenplot van verschilwaarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 Ke<br>♦ welke woningen buiten 35 Ke contour referentiesituatie maar binnen 35 Ke contour van dit MER. |
| LAeq-nacht resultaten | ♦ 20 t/m 35 dB(A) LAeq-nachtcontouren in stappen van 5 dB(A) alsmede de 26 dB(A) contour<br>♦ woningaantallen en mensen slaapverstoring binnen LAeq-nachtcontouren<br>♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER *en te vergelijken studie* | Presentatie per te vergelijken studie:<br>♦ LAeq-nachtcontouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden;<br>♦ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 *dB(A)*<br>♦ welke woningen buiten 26 dB(A) contour referentiesituatie maar binnen 26 dB(A) contour van dit MER. |
| Lden resultaten | ♦ 50 t/m 75 dB(A) contouren in stappen van 5 dB(A)<br>♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER en te vergelijken studie.<br>Alleen vergelijken met referentiesituatie. | Presentatie per te vergelijken studie:<br>♦ Lden-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden<br>♦ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 dB(A) |
| Lnight contouren | ♦ 43 t/m 58 dB(A) contouren in stappen van 5 dB(A)<br>♦ per rekenrasterpunt het verschil in de geluidbelasting tussen dit MER en te vergelijken studie.<br>Alleen vergelijken met referentiesituatie. | Presentatie per te vergelijken studie:<br>♦ Lnight-contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden<br>♦ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden in stappen van 2 dB(A) |

### 4.7.3. Externe veiligheid

In het MER dient per alternatief in kwalitatieve en kwantitatieve zin uiteengezet te worden hoe het herstel van de invoerfout en de aanpassing van de uitvliegroutes doorwerken in de plaatsgebonden risico-contouren en de grenswaarde voor het Totaal Risicogewicht.

#### 4.7.3.1. Berekening Totaal Risicogewicht

Ten behoeve van een gelijkwaardige overgang van het eerste LVB naar het tweede wordt gebruik gemaakt van de criteria vermeld in tabel 4.3.

De omzetting dient volgens de volgende stappen te geschieden. De stappen zullen moeten worden geïllustreerd met kaarten.

*Stap 1: berekening plaatsgebonden risico.*
Met het basisscenario (zie tabel 4.4) dient een berekening van het plaatsgebonden risico te worden gemaakt.

*Stap 2: passend maken invoergegevens*
De invoergegevens dienen zo te worden aangepast dat wordt voldaan aan de criteria opgenomen in tabel 4.3. Dit is een iteratief proces, het eindresultaat levert de invoergegevens van het passende scenario. De verdeling van het baan- en route gebruik moet daarbij hetzelfde blijven als voor de bepaling van de grenswaarden voor geluid

*Stap 3: Berekening Totaal Risicogewicht*
Uit de set invoergegevens van stap 2 volgen de drie parameters voor de berekening van de waarde van het Totaal Risicogewicht.

#### 4.7.3.2. Te vergelijken effecten

De resultaten corresponderend met het passende scenario (paragraaf 4.7.3.1stap 2) dienen per alternatief vergeleken te worden met resultaten van:
a. de referentiesituatie (corresponderend met eerste LVB);
b. de situatie waarbij het meest knellende criterium (zie tabel 4.3) bepalend is voor de gehanteerde groei van de luchtvaart.

De vergelijkingen betreffen de grootheden genoemd in tabel 4.7.

Tabel 4.7: Te vergelijken effecten

| Grootheid | Uitwerking | Opmerkingen |
|---|---|---|
| Aantal vliegtuigbewegingen | Voor etmaalperiode op jaarbasis | |
| Plaatsgebonden risicocontour | ◆ $10^{-5}$ en$10^{-6}$ contouren<br>◆ woningaantallen binnen de contouren<br>◆ per rekenrasterpunt het verschil in het plaatsgebonden risico tussen dit MER en te vergelijken studie | Presentatie per te vergelijken studie:<br>◆ contouren op achtergrondkaart met actuele woongebieden;<br>◆ kleurenplot van verschil-waarden in rekenrasterpunten op achtergrondkaart met actuele woongebieden. |
| Totale Risicogewicht (TRG) | Alleen vergelijken met referentiesituatie. | |

### 4.7.4. Lokale luchtverontreiniging

Herstel van de invoerfout heeft gevolgen voor de gemiddelde taxi-tijd die bij de berekening van de geïndexeerde emissies wordt gehanteerd. Dit wordt veroorzaakt doordat er minder starts plaatsvinden vanaf de Polderbaan en meer vanaf de Zwanenburgbaan. De taxi-tijd van en naar de Polderbaan is langer dan voor de Zwanenburgbaan waardoor het herstel van de invoerfout een lagere gemiddelde taxi-tijd tot gevolg zal hebben. De consequentie zal zijn dat de emissieplafonds

ten gevolge hiervan zullen afnemen. De gepresenteerde alternatieven zullen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit.

In het MER dient kwalitatief uiteengezet te worden dat de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. Op grond van de relatieve verandering van de hoeveelheid taxi-bewegingen dient tevens kwalitatief te worden aangegeven hoe zich dat verhoudt tot de vastgestelde grenswaarden in het eerste Luchthavenverkeerbesluit.

## 4.8. Informatie voor het Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het LIB bevat regels op centraal niveau omtrent de ruimtelijke gevolgen van het vijfbanenstelsel. Het is primair gericht op de regionale en lokale overheid. Het gaat om bepalingen over de ligging van het luchthavengebied, de sloopzones en het beperkingengebied en bepalingen over de bestemming of het gebruik van deze gronden. Binnen het beperkingengebied zijn verschillende deelgebieden gedefinieerd op basis van geluid en veiligheidsnormen. In het MER worden de contouren berekend die de basis vormen voor de bepaling van de grenzen van de gebieden in het LIB. Deze grenzen zullen worden vastgesteld door de overheid.

De plaatsgebonden risico-contouren in het eerste Luchthavenindelingbesluit zijn gebaseerd op de passende set invoergegevens voor het jaar 2010. Hetzelfde zal gelden voor het tweede LIB. De passende set invoergegevens voor het jaar 2010 voor het MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" zal worden bepaald overeenkomstig de procedure beschreven in paragraaf 4.7.3.1 stap 2. In de berekening van de $10^{-5}$ plaatsgebonden risico-contour ten behoeve de gebieden met beperkingen aan het ruimtegebruik in het LIB zal een meteotoeslag worden toegepast in het passende scenario. Er zal geen meteotoeslag worden toegepast in de berekening van de $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour.

De geluidbelastingcontouren in het eerste LIB zijn gebaseerd op de passende set invoergegevens voor het jaar 2005 en 2010. Hetzelfde zal gelden voor het tweede LIB. De passende set invoergegevens voor het jaar 2005 en 2010 voor het MER "Wijziging luchthavenbesluiten Schiphol" zal worden bepaald volgens dezelfde stappen beschreven in paragraaf 4.7.2.1 stap 2.

In het MER dient aandacht te worden besteed aan de volgende gebieden/voorzieningen/besluiten:
a. sloopzone externe veiligheid (gronden met nummer 1 in bijlage 3A van LIB);
b. sloopzone geluid (gronden met nummer 2 in bijlage 3A van LIB);
c. gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven (gronden met nummer 2 en 3 in respectievelijk bijlage 3A en 3B van LIB);
d. gebied met nieuwbouwbeperking woningen, woonwagens, etc. (gronden met nummer 4 in bijlage 3B van LIB);
e. gebied met hoogtebeperkingen;
f. gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen;
g. Regeling Geluidwerende Voorzieningen;
h. Bouwbesluit.

In onderstaande paragrafen wordt aangegeven welke informatie in het MER dient te worden opgenomen ten behoeve van bovengenoemde gebieden/voorzieningen/besluiten.

### 4.8.1.1. Sloopzones externe veiligheid

De $10^{-5}$ plaatsgebonden risicocontouren voor het peiljaar 2010 dienen berekend te worden ter vaststelling van het sloopgebied externe veiligheid. Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden en actuele kantoren en bedrijven in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie).

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren van de referentiesituatie maar binnen de genoemde contour berekend in dit MER. Andersom dient tevens het aantal woningen

bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren berekend in dit MER maar binnen de contouren van de referentiesituatie. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de $10^{-5}$ contouren berekend in dit MER. Deze aantallen woningen dienen te worden opgenomen in het MER.

#### 4.8.1.2. Sloopzones geluid

De volgende geluidbelastingscontouren dienen berekend te worden voor de peiljaren 2005 en 2010 ter vaststelling van het sloopgebieden geluid:

- de 71 dB(A) Lden contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 500 m;
- de 71 dB(A) Lden contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 100 m;
- de 65 Ke contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 500 m;
- de 65 Ke contouren voor een rekenraster met maaswijdte van 100 m.

Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie).

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren van de referentiesituatie maar binnen de genoemde contouren berekend in dit MER. Andersom dient tevens het aantal woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contouren berekend in dit MER maar binnen de contouren van de referentiesituatie. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de genoemde contouren berekend in dit MER Deze aantallen woningen dienen te worden opgenomen in het MER.

#### 4.8.1.3. Gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven

De $10^{-6}$ plaatsgebonden risico-contour voor het peiljaar 2010 dient berekend te worden ter vaststelling van het gebied met beperkingen voor kantoren en bedrijven. Genoemde contour dient te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden en actuele kantoren en bedrijven in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie). Voor de nieuw ingesloten gebieden dient een inventarisatie plaats te vinden van de kantoren en bedrijven die zich in dit gebied bevinden.

#### 4.8.1.4. Gebied met nieuwbouwbeperkingen woningen

De 58 dB(A) Lden-contouren voor de peiljaren 2005 en 2010 dienen berekend te worden ter vaststelling van het gebied met nieuwbouwbeperkingen voor woningen (incl. woonwagens en woonboten), scholen en gezondheidszorggebouwen.

Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met:

- de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB;
- gebied met nieuwbouwbeperkingen voor woningen (gronden met nummer 4 in bijlage 3B) uit 1e LIB.

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal woningen bepaald te worden welke gelegen zijn buiten het gebied met nieuwbouwbeperkingen uit 1e LIB voor woningen maar binnen de 58 dB(A) Lden-contouren berekend in dit MER. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de 58 dB(A) contour berekend in dit MER. Dit aantal woningen dient te worden opgenomen in het MER.

#### 4.8.1.5. Gebied met hoogtebeperkingen

In het MER moet worden opgenomen welke gevolgen de verschillende alternatieven hebben voor gebieden met een hoogtebeperking.

#### 4.8.1.6. Gebied met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen

In het MER moet worden opgenomen welke gevolgen de verschillende alternatieven hebben voor gebieden met beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen.

#### 4.8.1.7. Regeling Geluidwerende Voorzieningen

Het LIB en het LVB bieden bescherming tegen en beheersing van de nadelige gevolgen van het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven Schiphol. Daarnaast zijn er ook voorzieningen getroffen om deze nadelige gevolgen te compenseren. Compensatie vindt ondermeer plaats door de meest getroffen geluidsgevoelige gebouwen tegen geluidsoverlast te isoleren. Dit vindt plaats op grond van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV). Aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de 40 Ke-contouren en 26 dB(A) worden op basis van de RGV in principe geluidwerende voorzieningen aangebracht.

De voor deze Regeling te leveren contouren betreffen de 40, 50, 55 en 65 Ke en 26 dB(A) LAeq-nacht contouren.

Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met de corresponderende contouren die gebruikt zijn voor het 1e LIB (de referentiesituatie).

Op basis van zo actueel mogelijke gegevens, bij initiatiefnemer beschikbaar, dient het aantal woningen per contourwaarde bepaald te worden welke gelegen zijn buiten de contour van de referentiesituatie maar binnen de contour berekend in dit MER. Tenslotte dient het totaal aantal woningen bepaald te worden binnen de genoemde contouren berekend in dit MER. Dit aantal woningen dient te worden opgenomen in het MER.

#### 4.8.1.8. Bouwbesluit

Ten behoeve van het Bouwbesluit dienen de 35 tot en met 65 Ke contouren in stappen van 5 Ke te worden opgenomen in het MER. Genoemde contouren dienen te worden weergegeven op een kaart met actuele woongebieden in vergelijking met de corresponderende contouren behorend bij het 1e *LIB (de referentiesituatie).*

## Hoofdstuk 5 Richtlijnen voor de overige onderwerpen in het MER

*In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe in het MER moet worden omgegaan met de slotbeschouwing, vorm en presentatie, en de samenvatting van het MER.*

**Slotbeschouwing**
In het MER zal op overzichtelijke wijze een vergelijking moeten worden geboden van de effecten (milieu, veiligheid en economie) die bepalend zijn voor de te nemen besluiten en het kunnen beoordelen van de per saldo gelijkwaardige overgang van de eerste luchthavenbesluiten naar de tweede luchthavenbesluiten.

**Vorm en presentatie**
Bij de uitwerking van de verschillende onderdelen van het MER dient verwezen te worden naar de daarvoor gegeven richtlijnen. Indien aan bepaalde richtlijnen niet tegemoet is gekomen, dient dit te worden gemotiveerd. In de richtlijnen wordt om een groot aantal vergelijkende figuren en tabellen gevraagd. Het is denkbaar dat voor sommige grootheden geen verandering zal optreden ten opzichte van de referentiesituatie. Omwille van de overzichtelijkheid van het MER kunnen de initiatiefnemers gemotiveerd besluiten om voor deze grootheden geen vergelijkingen op te nemen.

Ten behoeve van de leesbaarheid verdient het aanbeveling het MER beperkt van omvang te maken en onderbouwende informatie, literatuurverwijzingen, definitiebepalingen en een lijst met afkortingen en begrippen op te nemen als bijlagen bij het MER. Bij gebruik van kaarten dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt, dienen topografische namen goed leesbaar te worden weergegeven en dient een duidelijke legenda te worden toegevoegd. Het verdient daarbij de aanbeveling om uitleg bij grafisch materiaal zo veel als mogelijk op te nemen in de tekst en alleen in noodzakelijke gevallen terug te wijzen naar bijlagen of voetnoten.

De initiatiefnemer wordt aangeraden de effecten voor de omwonenden zo veel als mogelijk concreet te beschrijven in voor – onder meer - de omwonenden begrijpelijke grootheden, zoals bijvoorbeeld aantal vliegtuigbewegingen, aantal starts dan wel landingen. Aanbevolen wordt om de presentatievorm vooraf te toetsen bij de doelgroep.

*Vliegtuigbewegingen*
Ondanks het feit dat de Rijksoverheid middels wet- en regelgeving niet sturend is, of wil zijn, in aantallen vliegtuigbewegingen kan in het MER op twee manieren gebruik worden gemaakt van getallen hierover. Overwegende dat absolute geluidsindicatoren of -getallen slechts worden begrepen door een kleine groep ingewijden, verdient het de voorkeur om naast deze indicatoren tevens aantallen vliegtuigbewegingen te gebruiken om de effecten voor omwonenden inzichtelijk te maken. Omdat ook de economische of financiële consequenties van de invoerfout meer inzichtelijk worden door te spreken van mogelijke aantallen vliegtuigbewegingen binnen bepaalde grenzen, verdient het ook daar de voorkeur om met deze indicatoren te werken. Hierbij dient de opsteller van het MER zich te realiseren welk effect het noemen van zulke getallen heeft, en dat de Rijksoverheid aan het noemen van deze getallen verder geen consequenties verbindt.

**Evaluatie**
Conform de Wet milieubeheer zullen de bevindingen van het MER, net als het MER Schiphol 2003, bij de evaluatie van het Schipholstelsel in 2006 worden geëvalueerd.

**Leemten in kennis**
Indien nodig zal bij gebleken leemten in kennis een beschrijving toegevoegd dienen te worden waarin ingegaan wordt op de volgende zaken:
1. in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
2. welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
3. hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor de toekomst.

**Samenvatting van het MER**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken in ieder geval zijn weergegeven:

1. de noodzaak om de luchthavenbesluiten Schiphol aan te passen;
2. hoe het beschermingsniveau van de alternatieven zich verhoudt tot dat van het eerste Verkeers- en Indelingsbesluit (de referentiesituatie);
3. milieu- en veiligheidseffecten ten gevolge van het vliegverkeer dat gebruikmaakt van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan op de lokale omgeving;
4. wat deze alternatieven betekenen voor de capaciteit van de mainport;
5. welk alternatief als MMA beschouwd kan worden;
6. belangrijke leemten in kennis en de consequenties daarvan voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid in het beschermingsniveau.

* * *

## Bijlage A: Brief AAS en LVNL aan Staatssecretaris van V&W

03.001429

Schiphol Group

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

M/S/SG/PSG | dienst DGL
DBS 2902
25 JUN 2003
x eindpar. 25/6/03
Vorig nr: | Volg nr:
DGLUCHT/AART
SDI nr. veel
Datum 23 JUN 2003
Ter behandeling aan: DG | BDG | PDG | MAS | Opbergen

Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
Mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG

| Telefoonnummer | Briefnummer | Bijlage | Afdoening voor: |
|---|---|---|---|
| 020 - 601 2509 | 6598 | - | |
| **Faxnummer** | **Behandeld door** | **Uw schrijven d.d.** | **Schiphol d.d.** |
| 020 - 601 3123 | -- | -- | 23 juni 2003 |

Betreft: Verzoek tot aanpassing Luchthavenverkeerbesluit

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De geluidsberekeningen die in het kader van het Operationeel Plan 2004 (voorheen het 'Gebruiksplan') zijn uitgevoerd, hebben de sector voor een totale verrassing geplaatst. Deze berekeningen (op basis van een scenario met ca. 440.000 vliegtuigbewegingen) laten een overschrijding zien van de $L_{den}$-grenswaarde in handhavingspunt 18 van 2.7 dB(A) en een overschrijding van 1.6 dB(A) in handhavingspunt 17, beiden gelegen ten noordoosten van de Zwanenburgbaan. Deze uitkomst was, op grond van de invoerset voor het MER 'Schiphol 2003', totaal niet voorzien en stelt de sector voor grote problemen.

Op basis van een grondige analyse binnen de sector is vastgesteld dat deze uitkomst het gevolg is van het niet consequent meenemen van het gebruik van de rijbaan om de zuidelijke kop van de Zwanenburgbaan (de 'zuidelijke rijbaan'), die per 1 november 2003 in gebruik wordt genomen, in de invoergegevens voor het MER 'Schiphol 2003'. Dit heeft absurde gevolgen voor de capaciteit, punctualiteit en daarmee voor de ontwikkeling van de Mainport Schiphol. Vandaar dat wij een dringend beroep op u doen om op zo kort mogelijke termijn het Luchthavenverkeerbesluit aan te passen, zodat met reële grenswaarden in de handhavingspunten 17 en 18 in de komende jaren de ontwikkeling van de Mainport, zoals door de overheid bepaald, gerealiseerd kan worden.

In samenhang met de samenstelling van de invoergegevens voor het MER 'Schiphol 2003' werd besloten tot aanleg van een zuidelijke rijbaan, met als doel een onafhankelijke kruisingsoperatie en dus een volwaardig gebruik van de combinatie Polderbaan en Zwanenburgbaan in noordelijke richting mogelijk te maken. Dit volwaardige gebruik is helaas niet goed verwerkt in de invoergegevens, met als gevolg dat er bij het samenstellen van de invoerset voor het MER 'Schiphol 2003' een te lage baancapaciteit is gehanteerd voor de Zwanenburgbaan voor die situaties waarbij, in combinatie met de Polderbaan, parallel gestart wordt naar het noorden. Juist in de startpiek heeft deze combinatie de hoogste preferentie, teneinde de eveneens voor

het MER als uitgangspunt gehanteerde piekuurcapaciteit te kunnen realiseren en daarmee maximaal gebruik te maken van de geluidspreferente startbanen. Dit betekent dat gedurende de startpiek op beide banen ca. 36 vliegtuigbewegingen per uur moeten kunnen worden afgehandeld zonder kruisingsproblemen. Dit is mogelijk geworden omdat per 1 november 2003 de zuidelijke rijbaan in gebruik zal worden genomen.

Bij het samenstellen van de invoergegevens voor de MER 'Schiphol 2003' is voor de Zwanenburgbaan in situaties van dit gelijktijdig gebruik met de Polderbaan, rekening gehouden met een uurcapaciteit van slechts 18 starts per uur, in plaats van de 36 starts per uur die mogelijk zijn dankzij de aanleg van de zuidelijke rijbaan. Bovendien is door het verwerkingsprogramma het verkeer dat tengevolge van de capaciteitsbeperking niet op de Zwanenburgbaan past automatisch toegevoegd aan de Polderbaan, zonder daarbij rekening te houden met de maximale uurcapaciteit van deze baan. Het gevolg is een invoerset met een onjuiste verkeersverdeling, resulterend in grenswaarden voor de geluidsbelasting waar de werkelijke verkeersverdeling niet binnen past.

De fout heeft kunnen ontstaan binnen het totaal van de totstandkoming van de invoergegevens. Deze invoergegevens zijn een prognose van het verwachte verkeersscenario in 2005. Op basis van deze, begin 2001, door de sector aangeleverde prognose werden de grenswaarden voor de geluidbelasting bepaald. Binnen deze grenswaarden zou de sector het verkeer moeten afhandelen, tot het moment waarop de integrale herijking en evaluatie van het stelsel geeffectueerd wordt. Vanaf het begin van het MER-traject vormde de scenariogevoeligheid van deze methodiek een probleem. De noodzakelijke hantering van een meerjarig stationair scenario staat op gespannen voet met de natuurlijke ontwikkelingen in de tijd in vloot- en bestemmingmix en innovaties in het baangebruik. Daarnaast kent de modellering van de prognose van het gebruik van het luchtruim ernstige beperkingen, met name ten aanzien van de spreiding van vliegpaden en de begin 2001 nog onbekende nachtnaderingen. Tegen deze achtergrond was de ontwikkeling van een optimale invoerset een gecompliceerd proces, immers ieder verschil tussen de actuele praktijk en het invoerscenario zou direct resulteren in gebruiksbeperkingen. Tegen deze achtergrond en de tijddruk waarbinnen ze diende te worden afgewikkeld, heeft de foutieve baancapaciteitsverdeling aan de aandacht kunnen ontsnappen.

Deze fouten zouden zulke negatieve consequenties voor de capaciteit kunnen hebben, dat voor een ieder begrijpelijk moet zijn dat dit nimmer de bedoeling kan zijn geweest van de aanleg van de Polderbaan. Dat deze fouten destijds, ondanks vragen van een aantal deskundigen, over het hoofd zijn gezien, is alleen verklaarbaar uit het feit dat er sprake is geweest van een zeer omvangrijke en complexe dataset die vereist was voor de totstandkoming van het MER 'Schiphol 2003' waarbij gebruik is gemaakt van een nieuw model en dat de finale dataset moest worden afgerond tegen de achtergrond van een scenario-discussie ten aanzien van de kruisingsinfrastructuur.

De grenswaarden voor geluid ($L_{den}$) in een aantal handhavingspunten zijn dus, naar nu blijkt, gebaseerd op een onjuiste, niet-realistische verdeling van het geluid (teveel startend verkeer op de Polderbaan, te weinig op de Zwanenburgbaan).

**Consequenties**

De grenswaarden die in het Luchthavenverkeerbesluit zijn vastgesteld voor handhavingspunten 17 en 18 leiden, als gevolg van de onjuiste invoergegevens, tot verstrekkende gevolgen voor de Mainport Schiphol:

- In plaats van de in het Luchthavenverkeerbesluit geboden ruimte voor 528.000 vliegtuigbewegingen – wanneer aan alle aannames wordt voldaan – blijkt dat in de praktijk slechts

ca. 340.000 vliegtuigbewegingen per jaar binnen de grenswaarden kunnen worden afgehandeld, waarbij het effect van operationele maatregelen reeds is verdisconteerd.

- Er ontstaat, bij gebruik zoals voorzien, een zodanig tekort aan geluidsruimte in de betreffende handhavingpunten dat een overschrijding zich zal voordoen tussen april 2004 en augustus 2004, afhankelijk van de weersomstandigheden.

Zonder correctie van de grenswaarden kunnen in de praktijk dus forse overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingspunten 17 en 18 verwacht worden. Grenswaarden die gebaseerd zijn op een hoger gebruik van de Zwanenburgbaan en een lager gebruik van de Polderbaan, zijn noodzakelijk om de Mainport in stand te houden binnen de wettelijke grenzen. Hiertoe dient een correctie van de invoergegevens plaats te vinden, welke leidt tot een aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit. Daarbij zal uiteraard de in de Wet luchtvaart vereiste gelijkwaardigheid (artikel 8.17, lid 7) als uitgangspunt dienen. Op de middellange termijn (tot 2006) kan dit een beperking inhouden van het maximale aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de grenswaarden kan worden afgehandeld, ten opzichte van het volume dat voorheen is ingeschat (528.000 vliegtuigbewegingen).

Overigens kan de definitieve capaciteit van het huidige, nieuwe banenstelsel voor de langere termijn pas worden vastgesteld na de herijking en evaluatie van het huidige normenstelsel in 2006, waarbij een groot aantal innovaties in baangebruik (en dus verkeersverdeling) en in vlootsamenstelling is voorzien. Daarnaast betreft dit onder meer een aanpassing op het gebied van infrastructuur en de uitkomsten van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, dit is conform de afspraken die tussen u en het parlement zijn gemaakt. In 2006 zal hiertoe een aanvullend MER moeten worden opgesteld.

**Tijdige oplossing cruciaal**

De nu noodzakelijke aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit dient spoedig plaats te vinden en kan niet wachten tot de herijking en evaluatie van het stelsel in 2006. Het is noodzakelijk dat de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit heeft plaats gevonden voor april 2004. Bovendien dient Amsterdam Airport Schiphol, ten behoeve van de slotcoördinator en de luchtvaartmaatschappijen, reeds medio september 2003 een Capaciteitsdeclaratie voor het zomerseizoen van het gebruiksjaar 2004 vast te stellen. Om dit op een verantwoorde wijze te kunnen doen is het essentieel dat dan reeds maximale duidelijkheid bestaat over de voor het gebruiksjaar 2004 beschikbare ruimte.

**Communicatie**

Wij zijn voornemens om parallel aan het oplossingstraject op een duidelijke en zorgvuldige wijze naar de omgeving en andere betrokkenen, waaronder CROS, te gaan communiceren over de aard, de oplossing en de consequenties van de gerezen problematiek. Ons voorstel is om aard, inhoud en timing van deze communicatie met uw ministerie af te stemmen. Het betekent immers dat er meer vliegtuigbewegingen over Zwanenburg, Zaandam-Oost, Oostzaan en Landsmeer zullen gaan en minder over Assendelft, Wormerveer, Zaandijk en Westzaan, waarbij er overigens tengevolge van de huidige marktsituatie sprake kan zijn van significant minder verkeer dan eerder verwacht voor 2005.

Schiphol Group

Luchtverkeersleiding Nederland
Air Traffic Control the Netherlands

**Tenslotte**
Ondergetekenden nemen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de gemaakte fouten en betreuren de daardoor ontstane situatie ten zeerste.

De consequenties voor de realisatie van de mainportdoelstelling zijn echter dusdanig dat het effect van de fout met spoed gecorrigeerd dient te worden. Wij stellen dan ook voor om op korte termijn met u in overleg te treden teneinde inhoud en planning van het vervolgtraject met u te bespreken.

Hoogachtend,
SCHIPHOL GROUP

Drs. G.J. Cerfontaine
President & CEO

Luchtverkeersleiding Nederland

G.H. Kroese
Voorzitter van het Bestuur

## Bijlage B: Brief van Kabinet aan Tweede Kamer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum
22 augustus 2003
Ons kenmerk
DGL/03.U02142
Onderwerp
Kabinetsstandpunt inzake rekenfout Schiphol

Bijlage(n)

Uw kenmerk
-

Geachte voorzitter,

Het Kabinet heeft heden vergaderd over de rekenfout die door de luchthaven Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland is gemeld. De contra-expertise van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) en de reactie van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) zijn bij de besluitvorming betrokken.

De contra-expertise van het NLR over de rekenfout wijst uit dat er sprake is van een fout in de door de sector aangeleverde gegevens. Hierdoor zijn grenswaarden vastgesteld in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) die tot gevolg hebben dat Schiphol niet verder kan groeien. Er zal volgens het NLR sprake zijn van krimp ten opzichte van de huidige situatie als de fout niet wordt hersteld. Het Kabinet heeft besloten dat explicieter onderzocht wordt wat de effecten van de fout zijn op de capaciteit en dat een nadere analyse van de door het NLR onderzochte alternatieven zal worden opgesteld. Het Kabinet is van mening dat de gevolgen voor de luchtvaartsector en de Nederlandse economie van het laten voortbestaan van de fout dusdanig zijn, dat vasthouden aan het huidige Luchthavenverkeerbesluit Schiphol geen reële optie is en dat in een parallel spoor de luchthavenbesluiten gewijzigd worden.

Het Kabinet wil vasthouden aan de afspraken in de nieuwe Wet luchtvaart die met de Tweede Kamer zijn gemaakt. Deze afspraken zijn:
- Strikte milieu- en veiligheidsgrenzen die leiden tot minder overlast, onder andere afname van woningen met een hoge geluidbelasting van 15.000 naar 10.000;
- Binnen de grenzen groei mogelijk maken voor de Mainport Schiphol.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Bereikbaar met tram 1 (station hs en cs), tram 1k en bus 22 (station cs)

Het Kabinet heeft besloten tot de geëigende juridische procedure voor wijziging van de Luchthavenbesluiten. De regionale leden in de CROS hebben hierom uitdrukkelijk verzocht. Deze procedure betekent dat de mogelijkheid tot inspraak voor omwonenden en andere belanghebbenden is gewaarborgd. De milieueffecten zullen gedetailleerd in kaart worden gebracht.
De wijziging betekent niet dat de milieunormen die in de wet zijn vastgelegd worden opgerekt. Het betekent wel een verschuiving van verkeer van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan en dus van geluid en risico's. Ik heb dan ook begrip voor de onrust die de fout in de omgeving teweeg brengt. Ook na het herstel van de fout zal er minder geluid zijn in de omgeving van de Zwanenburgbaan dan tijdens het gebruik van het vierbanenstelsel (voor 20 februari 2003). De verbetering is weliswaar minder groot dan volgens de huidige luchthavenbesluiten.

Binnenkort zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de onderscheiden stappen in de procedure. Op voorhand heeft het Kabinet reeds besloten een overtreding van de nu geldende grenswaarden niet te gedogen. Dit betekent dat tot wijziging van de luchthavenbesluiten, Schiphol dient te werken met de huidige grenswaarden. Het Kabinet realiseert zich dat tot het moment van aanpassing, de luchtvaartsector rekening moet houden met verminderde capaciteit.

Separaat ontvangt u de antwoorden op de vragen die in juli door de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat over de rekenfout zijn gesteld.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs. M.H. Schultz van Haegen

**Bijlage C: Motie Haverkamp, De Krom en Hermans**

# Tweede Kamer der Staten-Generaal

**2**

Vergaderjaar 2003–2004


## 26 959 Toekomst van de nationale luchthaven

**Nr. 49**

**MOTIE VAN HET LID HAVERKAMP C.S.**
Voorgesteld 28 oktober 2003

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de regering heeft aangegeven het niet wenselijk te achten de «optie Spaarndam» mee te nemen in de MER-procedure;

overwegende, dat er waarschijnlijk door de initiatiefnemers van de MER en de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) een unaniem advies voor de incorporatie van de routewijziging Spaarndam in de MER volgt;

overwegende, dat verdere vertraging dient te worden voorkomen;

verzoekt de regering het advies van de CROS over te nemen en zich daartoe te beperken en andere varianten zoals baangebruik en andere verbeteringen van de vliegroutes, op dit moment buiten beschouwing te laten en mee te nemen in de evaluatie,

en gaat over tot de orde van de dag.

Haverkamp
De Krom
Hermans


KST71259
0304tkst26959-49
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2003

## Bijlage D: Advies van de Commissie MER

# ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT

# "WIJZIGING UITVOERINGSBESLUITEN SCHIPHOL"

**19 DECEMBER 2003**

**1114-519**

## INHOUDSOPGAVE

**1. INLEIDING ..... 1**

**2. ADVIES OP HOOFDPUNTEN OVER DE INHOUD VAN HET MER ..... 2**

### BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 november 2003 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 214 d.d. 5 november 2003

3. Projectgegevens

4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

# 1. INLEIDING

**Algemeen**

Op 20 februari 2003 is een nieuw wettelijk normenstelsel voor de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol in werking getreden. In juni 2003 maakten Schipholgroup (AAS) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) kenbaar dat bij de totstandkoming van het nieuwe normenstelsel een fout is gemaakt. Door het gebruik van verkeerde invoergegevens is van een onjuiste verdeling van het luchthavenverkeer tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan uitgegaan. Dit resulteerde in grenswaarden voor de geluidsbelasting waar de werkelijk beoogde verkeersverdeling niet in past. AAS en LVNL willen deze situatie wijzigen. Tevens constateren AAS en LVNL dat, in strijd met toezeggingen aan inwoners van Spaarndam, twee uitvliegroutes van de Polderbaan zijn gewijzigd ten opzichte van het oude stelsel. Daardoor ontstaat aldaar meer geluidsoverlast. AAS en LVNL willen daarom deze uitvliegroutes wijzigen.

Voor het herstel van de invoerfout en het aanpassen van de uitvliegroutes zijn wijzigingen van het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit nodig. Daarvoor wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. De Tweede Kamer heeft daarbij als voorwaarde gesteld dat de wijziging van beide besluiten zich beperkt tot de twee hiervoor genoemde problemen. De m.e.r.-procedure startte op 5 november 2003[1] en de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is op 10 november 2003 in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport[2]. Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.[3]. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen[4], die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

**Aanpak van de advisering**

De Commissie geeft geen advies over de volledige inhoud van het MER. Het advies gaat bijvoorbeeld niet in op technische en gedetailleerde uitwerkingen zoals (wettelijke) rekenvoorschriften. Gezien de ervaring die bevoegd gezag en initiatiefnemer met het instrument m.e.r. hebben volstaat de Commissie met een advies op hoofdpunten, daarbij reagerend op de startnotitie. Op basis van dit advies op hoofdpunten kan het bevoegde gezag haar richtlijnen specificeren, gebruik makend van wettelijke (reken)voorschriften.

De Commissie richt zich in dit advies uitsluitend op de kennis die nodig is voor het herstel van de invoerfout en het wijzigen van de uitvliegroutes over Spaarndam. Alleen deze onderwerpen zijn aan de orde bij het vaststellen van de tweede Luchthavenbesluiten. Daarvoor moet volgens de Wet Luchtvaart een vergelijking gemaakt worden van het beschermingsniveau van de voorgestelde wijzigingen met dat van de nu geldende (eerste) Luchthavenbesluiten. De gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel onder de Wet Luchtvaart en het oude normenstelsel volgens de PKB is in dit MER dan ook niet aan de orde.

---

1 Zie bijlage 2.
2 Zie bijlage 1.
3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.
4 Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

De kritische kanttekeningen die de Commissie in eerdere toetsingsadviezen maakte over de onderbouwing van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en het oude normenstelsel blijven daarom ook op de nu voorgenomen wijziging van de Luchthavenbesluiten onverkort van kracht. De evaluatie van het normenstelsel conform de motie Baarda zal in een nog te starten m.e.r. aan de orde komen. Vanwege de beperkte reikwijdte van het nu voorgenomen besluit gaat de Commissie bijvoorbeeld in dit advies niet in op het bepalen van het groepsrisico. De Luchthavenbesluiten bevatten voor dit onderwerp geen normstelling, zodat het bij het aantonen van de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau van de nieuwe en de nu geldende Luchthavenbesluiten niet aan de orde is. De Commissie gaat in dit advies ook niet in op de inspraakreacties die andere onderwerpen betreffen dan de relevante voor dit specifieke besluit.

## 2. ADVIES OP HOOFDPUNTEN OVER DE INHOUD VAN HET MER

**Beschermingsniveau nieuwe besluiten**

*Eerste Luchthavenbesluiten kaderstellend*

De Wet Luchtvaart stelt (art. 8.7 en 8.17) dat het beschermingsniveau van ieder volgend Luchthavenbesluit per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan van de eerste Luchthavenbesluiten[5]. De Commissie merkt hierbij op dat een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau aan de eerste Luchthavenbesluiten niet vanzelfsprekend betekent dat ook een beschermingsniveau wordt bereikt *dat gelijkwaardig is aan dat van de PKB 1996 (zie opmerking in de inleiding* van dit advies). Dat zal moeten blijken uit de evaluatie van het normenstelsel in 2006.

- De Commissie adviseert in het MER het feitelijke beschermingsniveau van de eerste (nu geldende) Luchthavenbesluiten als kaderstellend te beschouwen en niet, zoals pag. 12 in de startnotitie lijkt aan te geven, het beschermingsniveau van de overgangsbepalingen van de Wet Luchtvaart.

*Beschermingsniveau voor geluid en veiligheid*

De wettelijke eisen voor geluid zijn in het geldende Luchthavenverkeersbesluit vastgelegd door het Totale Volume voor de Geluidbelasting (TVG) en de maximale geluidbelasting in handhavingspunten te definiëren, uitgedrukt in $L_{den}$ en $L_{night}$. De nota van toelichting bij het Besluit geeft aan dat het bijbehorende beschermingniveau voor geluid als volgt zou zijn:

1. maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour
2. maximaal 35.500 mensen ernstige hinder binnen de 20 Ke-contour
3. maximaal 6.900 woningen binnen de 26 dB(A) $L_{Aeq}$ nacht-contour
4. maximaal 23.000 mensen slaapverstoring binnen de 20 dB(A) $L_{Aeq}$-nachtcontour.

Waar het Luchthavenverkeersbesluit voor de geluidsbelasting dus de parameters $L_{den}$ en $L_{night}$ hanteert, beschrijft de nota van toelichting een bijbehorend beschermingsniveau in de parameters van het oude stelsel, namelijk Ke en $L_{Aeq}$. De eerste stap voor de overgang naar de tweede luchthavenbesluiten zou moeten zijn om:

---

[5] Momenteel zijn de eerste Luchthavenbesluiten van kracht: het betreft het Luchthavenverkeersbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit.

- het bovengenoemde minimaal vereiste beschermingsniveau te definiëren in de parameters van het nieuwe stelsel;
- aan te geven wat *per saldo* onder gelijkwaardige of betere bescherming moet worden verstaan.

Nadat deze vertaalslag is gemaakt hoeft niet meer te worden teruggegrepen op elementen van het oude stelsel, ook niet bij volgende besluiten. Dit beperkt de omvang van de te maken berekeningen en maakt het MER eenvoudiger en beter te begrijpen.
Voor externe veiligheid is in de Luchthavenbesluiten het Totaal Risico Gewicht (TRG) en het individueel risico maatgevend. Er zijn regels voor de bestemming en het gebruik van de grond in het beperkingengebied. Buiten de sloopzones, maar binnen de plaatsgebonden $10^{-6}$ risicocontour mogen als gevolg maximaal 774 huizen staan. Ook voor externe veiligheid zal in de richtlijnen voor het MER moeten worden aangegeven wat moet worden verstaan onder een per saldo gelijkwaardige of betere bescherming.
De alternatieven moeten tevens getoetst worden aan de niet gebiedsgebonden normen, het Totaal Volume Geluid (TVG) en het Totaal Risico Gewicht (TRG).

- Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, adviseert de Commissie:
  - voor geluid de parameters van het nu geldende Luchthavenbesluit te hanteren, te weten $L_{den}$ en $L_{night}$, ook voor de definitie van het minimale beschermingsniveau;
  - de omzetting van het vereiste beschermingsniveau naar de parameters van het nieuwe stelsel in het MER te verantwoorden op basis van aanwijzingen daarvoor in de richtlijnen voor het MER.

**Rol van eerdere aanwijzingen over het 5- en 4-banenstelsel**

Voor de wijziging van de Luchthavenbesluiten is het voldoende om het beschermingsniveau van de onderzochte alternatieven te vergelijken met het beschermingsniveau van de nu geldende (eerste) besluiten. Dit is in de startnotitie alternatief 1: geen wijziging van de Luchthavenbesluiten. Vergelijking met beschermingsniveau's van eerdere aanwijzingen[6] is niet nodig om het besluit over wijziging van de Luchthavenbesluiten te kunnen nemen.

- Om het MER zoveel mogelijk toe te spitsen op het te nemen besluit en tevens de onderzoeksinspanning te beperken, kan het MER volstaan met de vergelijking van het beschermingsniveau van de in de startnotitie genoemde alternatieven 2, 3 en 4 met het beschermingsniveau van alternatief 1 (de referentiesituatie). Een vergelijking met beschermingsniveaus van eerdere aanwijzingen voor Schiphol is niet aan de orde.

**Alternatieven: meest milieuvriendelijke alternatief**

De startnotitie geeft de relevante alternatieven voor het MER aan, met uitzondering van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), dat niet relevant wordt geacht. De Commissie is echter van mening dat er een reëel MMA aanwezig is[7]. Herstel van de invoerfout betekent dat het grenswaardenscenario moet worden aangepast: een onderdeel daarvan kan zijn dat een deel van de

---

[6] Aanwijzingen voor het 5-banenstelsel (S5P) in 1996 en voor het 4-banenstelsel (S4S2) in 2000.

[7] Ook veel inspraakreacties geven aan dat onderzoek naar reëel MMA wenselijk is en doen daarvoor suggesties. De Commissie adviseert deze in het MER te bespreken. Als suggesties niet realiseerbaar zijn moet dat goed gemotiveerd worden.

vliegbewegingen gedurende de piekuren wordt overgeheveld van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan. Feitelijk worden daarmee geluidbelasting en risico's verschoven naar de Zwanenburgbaan. Het MMA bestaat er volgens de Commissie uit dat wordt nagegaan of er opties zijn die het gebruik van de Polderbaan als milieubaan kunnen maximaliseren, zodat deze verschuiving zoveel mogelijk kan worden voorkomen[8]. Er kan gedacht worden aan maatregelen zoals:

- spreiden in de tijd van de piekbelasting op de Polderbaan,
- segregatie waardoor de capaciteit van de Polderbaan verhoogd wordt,
- een (gedeeltelijk) nieuwe vertrekroute, bijvoorbeeld een Marken-departure richting het IJsselmeer om een mogelijk veiligheidsprobleem op de PAMpus-route te voorkomen.

De Commissie gaat ook bij het MMA uit van herstel van de invoerfout. De te beantwoorden vraag in het MMA is echter welk deel van de gevolgen van de invoerfout kan worden hersteld door andere maatregelen dan een zwaarder gebruik van de Zwanenburgbaan. Als een dergelijk MMA niet mogelijk is moet dat goed gemotiveerd worden.

- De Commissie adviseert in het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te onderzoeken in welke mate verschuiving van vliegbewegingen en milieubelasting van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan voorkomen kan worden, bijvoorbeeld door maatregelen op het gebied van spreiden van piekbelasting in de tijd, segregatie van vliegverkeer en aanpassing van vertrekroutes. Het MMA kan zich beperken tot geluid en veiligheid. Voor het aspect lucht ziet de Commissie in het kader van dit besluit geen reële varianten in het MMA.

**(Milieu)gevolgen**

Onderstaande passage bevat geen volledige opsomming van de gewenste inhoud van het MER, maar is een reactie en aanvulling op de te onderzoeken aspecten die de startnotitie noemt.

*Lucht*

De Commissie onderschrijft de stelling in de startnotitie dat de wijziging van de besluiten geen veranderingen in de grenswaarden voor luchtverontreiniging zullen brengen. De Commissie vindt uitgebreide modelberekeningen niet nodig omdat de uitstoot van stoffen zal verminderen door een vermindering van taxibewegingen. De gepresenteerde alternatieven zullen niet leiden tot een overschrijding van grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit. Het MER kan daarom het accent leggen op een kwalitatieve benadering.

- De Commissie adviseert in het MER kwalitatief uiteen te zetten dat grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. Op grond van de relatieve verandering van de hoeveelheid taxibewegingen kan tevens kwalitatief worden aangegeven hoe zich dat verhoudt tot de vastgestelde grenswaarden in het Luchthavenverkeersbesluit.

*Lokale gevolgen voor geluid en veiligheid*

Het herstel van de invoerfout en de wijziging van de uitvliegroutes zal lokaal gevolgen voor de geluidbelasting en de veiligheid hebben, niet alleen in de omgeving van Zwanenburg en Spaarndam, maar ook in andere gebieden.

---

[8] Ook veel inspraakreacties benadrukken het belang om na te gaan hoe verschuiving en daarmee een toename van milieubelasting kan worden voorkomen.

Deze lokale veranderingen moeten worden beschreven om het MMA zo goed mogelijk te kunnen definiëren en om bewoners en bestuurders inzicht te geven in de gevolgen van de onderzochte alternatieven[9].

- De Commissie adviseert de veranderingen in de geluidbelasting en de veiligheid als gevolg van het herstel van de invoerfout en de wijziging van de uitvliegroutes zichtbaar te maken voor alle gebieden die relevante veranderingen ondergaan. Referentie daarvoor zijn de eerste Luchthavenbesluiten. Voor deze gebieden is specifiek inzicht nodig in:
  - aantal vliegbewegingen voor de verschillende banen, opgesplitst in starts en landingen en de vertrekroutes
  - de waarde van de geluidbelasting in de handhavingspunten
  - aantal huizen, aantal ernstig gehinderden en aantal slaapverstoorden
  - de ligging van de geluidssloopzone (71 dB(A) $L_{den}$-contour) en het aantal huizen in die zone, evenals de ligging van het geluidisolatiegebied
  - de ligging van de veiligheidssloopzone ($10^{-5}$ individueel risico-contour) en het aantal huizen binnen deze zone en de ligging van het gebruiksbeperkingengebied ($10^{-6}$ individueel risico-contour).

*veiligheid PAMpusroute*

De contra-expertise van het NLR[10] geeft aan dat structurele afhandeling van gelijktijdige starts van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan richting PAMpus niet mogelijk is uit veiligheidsoverwegingen. De startnotitie geeft alleen aan dat het aantal vluchten van de Polderbaan richting PAMpus 'navenant lager zal uitvallen'.

- De Commissie adviseert in het MER te onderzoeken hoe het herstel van de invoerfout tevens kan bijdragen aan het voorkomen van een veiligheidsprobleem door gelijktijdige starts vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan richting PAMpus.

**Presentatie**

De Commissie acht het essentieel dat het MER een niet technische samenvatting bevat die goed toegankelijk is voor de besluitnemers en het publiek. Daaruit moet duidelijk blijken:

- hoe het beschermingsniveau van de alternatieven zich verhoudt tot dat van het eerste Verkeers- en Indelingsbesluit;
- wat de lokale gevolgen zijn voor gebieden waar de situatie voor geluid en veiligheid sterk verandert;
- wat deze alternatieven betekenen voor de capaciteit van de mainport;
- welk alternatief als MMA beschouwd kan worden.

Op basis hiervan kan men een beoordeling en weging maken van milieugevolgen versus economische doelen voor de mainport.

---

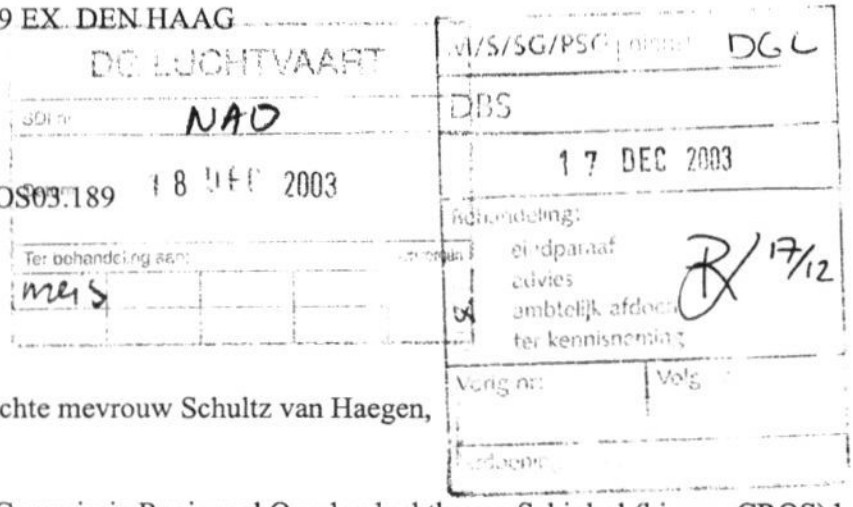
[9] Veel inspraakreacties gaan in op het ontstaan van nieuwe geluidhinder en veiligheidsproblemen als gevolg van het voornemen en verzoeken die in beeld te brengen, evenals de wijze waarop de afweging gemaakt wordt hoe de hinder en veiligheidsrisico's worden verdeeld. Dit geeft aan dat het belangrijk is aan te geven wat de betekenis is voor het te nemen besluit van 'per saldo een gelijkwaardige of betere bescherming aan het eerste besluit'. Een specifiek punt daarbij is de veiligheid van het vliegen over de industrie van IJmond.

[10] NLR-CR-2003-388, "Contra-expertise "Verzoek tot aanpassing luchthavenverkeersbesluit Schiphol".

## Bijlage E: Reactie van CROS op startnotitie

Datum 16 december 2003
Onderwerp CROS reactie op hoofdlijnen op de startnotitie voor het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol".

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2509 EX DEN HAAG




Uw kenmerk -
Ons kenmerk CROS03.189
Bijlage(n) -

**Bureau CROS**
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 023 514 46 53
Telefax 023 514 36 93
E-mail cros@noord-holland.nl

**CROS informatie- en klachtenbureau**
Havenmeesterweg 29
1118 CB Luchthaven Schiphol
Telefoon 020 601 55 55
Telefax 020 653 01 64
Website www.crosinfo.nl

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (hierna: CROS) heeft tijdens haar vergadering van 27 november 2003 de nu ter inzage liggende Startnotitie voor het milieueffectrapport "Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol" besproken.
Aanleiding voor dit initiatief van Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland is de geconstateerde fout in de invoerset voor de verdeling van het startend verkeer vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan, dat is gehanteerd bij de totstandkoming van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB).
Uit de NLR contra-expertise bleek dat het gevolg van het niet herstellen van deze invoerfout is dat binnen de huidige grenswaarden die in het LVB zijn vastgelegd, de oorspronkelijk beoogde groei van het luchtverkeer, dat noodzakelijk is voor de mainport ontwikkeling, onmogelijk is.
Daarnaast is gebleken dat met de inwerkingtreding van het nieuwe normenstelsel, in strijd met eerder gewekte en rechtvaardig geachte verwachtingen, een tweetal routes vanaf de Polderbaan bij Spaarndam is gewijzigd ten opzichte van de Aanwijzing uit 1996. De initiatiefnemers zijn van oordeel dat de herziening van deze routes ook in de MER dient te worden onderzocht.

CROS heeft hieronder een reactie op hoofdlijnen met aandachtspunten ten aanzien van de inhoud van de startnotitie geformuleerd. Deze reactie op hoofdlijnen is niet aan te merken als formele inspraakreactie op de Startnotitie omdat de leden van CROS een overlegrelatie hebben ten opzichte van elkaar. De partijen in CROS, buiten de initiatiefnemers, zullen, zo zij dat nodig achten, afzonderlijk een eigen inspraakreactie bij het Inspraakpunt deponeren.

*Algemeen:*
In haar vergadering van 20 augustus 2003 heeft CROS geconcludeerd dat er inderdaad sprake is van een fout in de invoergegevens en heeft kennis genomen van het standpunt van de sector dat de invoerfout, indien deze niet op zo kort mogelijke termijn wordt gerepareerd, ernstige gevolgen heeft voor de mainport Schiphol.
CROS was van mening dat de milieueffecten van het herstel van de invoerfout zo snel mogelijk duidelijk moesten worden. Naar de mening van CROS was het noodzakelijk dat niet alleen inzicht moet worden geboden in de milieueffecten maar ook in de effecten van een reparatie op de capaciteit én op de bedrijfsvoering van de luchthaven en de gebruikers ervan.
De regio leden van CROS hebben gepleit voor het volgen van de 'koninklijke weg' zodat omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid krijgen voor inspraak en bezwaar.
De voorliggende startnotitie geeft hiertoe de eerste aanzet, mede door de beschrijving van het traject naar de finale besluitvorming. De inhoud van het MER zal de gevraagde duidelijkheid moeten bieden.
CROS pleit ervoor het concept-MER zo spoedig mogelijk ter beschikking te stellen.

Daarnaast heeft CROS uitgesproken dat het de voorkeur verdient om in hetzelfde besluittraject voor het herstel van de invoerfout de mogelijkheden van routeaanpassing van de uitvliegroutes vanaf de Polderbaan in westelijke richting (bij Spaarndam) te betrekken opdat mogelijke oplossingen zo spoedig mogelijk kunnen worden toegepast.

*Hoofdstuk 4. Onderwerpen voor de m.e.r:*
Het MER onderzoekt:
1. het niet wijzigen van het LVB en Luchthavenindelingbesluit (hierna: LIB)
2. het wijzigen van LVB en LIB op basis van herstel van de invoerfout
3. het wijzigen van LVB en LIB op basis van herstel van de invoerfout én wijziging van de uitvliegroute bij Spaarndam volgens variant A
4. het wijzigen van LVB en LIB op basis van herstel van de invoerfout én wijziging van de uitvliegroute bij Spaarndam volgens variant B

Naar de mening van de regioleden van CROS is het belangrijk dat het MER tevens inzicht biedt in de effecten van de alternatieve uitvliegroutes van de Polderbaan (variant A en B), zónder het herstel van de invoerfout ten opzichte van de oorspronkelijke situatie weergegeven in het MER "Schiphol 2003".

*Hoofdstuk 4. Onderwerpen voor de m.e.r. Onder 2.*
De tekst vermeldt dat dit alternatief het enig mogelijke alternatief is dat recht kan doen aan het oorspronkelijke uitgangspunt dat gedurende de startpiek op beide banen het maximum aantal vliegbewegingen per uur moet kunnen worden afgehandeld zonder kruisingsproblemen bij de Zwanenburgbaan. Dit uitgangspunt is echter gebaseerd op het wettelijk vastgestelde criterium dat optimaal gebruik van de luchthaven moet worden nagestreefd. Eén zijde van de dubbeldoelstelling, namelijk het behoud van de mainportfunctie voor Schiphol, die ook al in PKB Schiphol en

Omgeving was vastgelegd. Vanuit dit oogpunt stellen de initiatiefnemers dat het uitwerken van verschillende alternatieven of het meest milieuvriendelijke alternatief daarom niet aan de orde is. Een aantal regioleden blijft wijzen op het wettelijke vereiste in het MER een meest milieuvriendelijk alternatief op te nemen.

CROS kan zich voorstellen dat het meest milieuvriendelijke alternatief strijdig zou kunnen zijn met genoemd uitgangspunt. Binnen dit uitgangspunt hoeft een *optimaal* gebruik van de Zwanenburgbaan in combinatie met de Polderbaan niet *noodzakelijkerwijs het maximale gebruik van deze banen in te houden. CROS vindt* dat er juist gestreefd moet worden naar een goede balans tussen economie en milieu. De regioleden van CROS willen dan ook aanbevelen te bezien met welk gebruik zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan zowel het beschermingsniveau voor de omwonenden als aan het economisch belang van de mainport Schiphol.
CROS maakt zelf overigens de afweging voor een optimaal gebruik in het onderzoek naar de twee routevarianten nabij Spaarndam, waarbij verkeersvolume, technische uitvoerbaarheid en uurcapaciteit enerzijds en de belasting van de omgeving anderzijds worden beschouwd.

*Hoofdstuk 5. Globale aanduiding van de milieugevolgen.*
In de Startnotitie wordt artikel 8.17 van de Wet luchtvaart als toetsingskader aangeduid. Uitgangspunt bij de vaststelling van de nieuwe luchtvaartbesluiten was voor de wetgever dat de nieuwe besluiten eendezelfde bescherming bieden gelijkwaardig aan die van de PKB. Voorts moet ieder opvolgend besluit een per saldo tenminste gelijkwaardige bescherming bieden. Dit betekent dat dit uitgangspunt ook bij deze eerste wijziging van het LVB onverkort moeten worden toegepast. Dit betekent dat aandacht geschonken moet worden aan het geheel van de milieueffecten in de gehele regio maar in ieder geval aan de woongebieden Amsterdam-Buitenveldert, Amsterdam-Centrum, Amsterdam-Zuid-Oost, Uithoorn, Amstelveen, Aalsmeer, Hillegom/Lisse en Zwanenburg.

Voor CROS is het belangrijk dat de effecten van het herstel van de invoerfout en van de routewijziging binnen het gehele 20 Ke gebied zichtbaar gemaakt worden. Het is daarom belangrijk dat het MER informatie verschaft over het aantal woningen in de verschillende schillen van geluidbelasting en waar de geluidbelasting toe- dan wel afneemt.
Bij Zwanenburg is in het verleden de verwachting gewekt dat met de komst van de Polderbaan de hinder zou verminderen. Na herstel van de invoerfout neemt de geluidbelasting er echter in mindere mate af dan op basis van het ontwerp LVB kon worden verwacht.
De geluidbelasting in bovenvermelde gebieden blijft een punt van aandacht voor CROS en zal in het kader van de evaluatie in 2005/2006 én in het kader van eventuele leefbaarheidmaatregelen aan de orde moeten zijn.
CROS heeft u al eerder bericht dat in haar ogen de ontstane situatie in Spaarndam een specifieke oplossing op korte termijn zou verdienen. Daarmee is het geval Spaarndam voor CROS een bijzondere situatie.

Dat laat onverlet dat in de evaluatie 2005/2006 aan de orde moet komen, waar de huidige actuele situatie afwijkt van de situatie die op grond van eerder gemaakte afspraken verwacht mocht worden. In het traject naar de evaluatie zal CROS zelf ook inspanningen verrichten om alle afspraken en toezeggingen in kaart te brengen.

Naast effecten op de geluidbelasting kan de andere verdeling van het vliegverkeer over de regio effecten hebben op de waarden voor de externe veiligheid. Cros pleit ervoor dat het MER ook inzicht in deze aspecten biedt.

Daarnaast wordt vooral in de gemeente Haarlemmermeer meer hinder ondervonden van grondlawaai. Hoewel dit aspect bij de totstandkoming van wet en besluiten onderbelicht is geweest, realiseert CROS zich dat het geen onderdeel van de te onderzoeken onderwerpen in dit MER kan zijn. Het zou echter in het kader van de evaluatie 2005/2006 wél belicht moeten worden.

Een afschrift van deze brief zal worden gezonden aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Hoogachtend,

M.A. Wildekamp,
voorzitter

Bijlage F: Unieke inspraakreacties en Nota van Antwoord

nota van antwoord volgt en wordt samen met de richtlijnen aan de insprekers verzonden